Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 22 grudnia 1935 r. | NR. 35

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Od Redakcji

Niniejszym numerem zamykamy czwarty rok wydawnictwa naszego Biuletynu.

Zdajemy sobie sprawę, że Biuletyn zawiera jeszcze pewne braki, które w miarę skromnych możliwości wydawnictwa starać się będziemy wypełniać. Dążeniem naszem jest, aby Biuletyn stawał się stopniowo organem prasowym, mogącym zaspokoić potrzeby tak czytelników, zainteresowanych w życiu gospodarczem okręgu Izby, jak również i czytelników, których interesy związane są z handlem zamorskim lub którzy specjalnie studjują zagadnienia naszej polityki morskiej. Dwa ostatnie względy dają też wyjaśnienie tego zjawiska, że łamy Biuletynu są w znacznym stopniu wypełnione artykułami i materjałem informacyjnym, dotyczącym tych dwóch dziedzin.

Wydawnictwo Biuletynu, składając ustalonym już zwyczajem swym czytelnikom i sympatykom najlepsze życzenia świąteczne i noworoczne, wyraża nadzieję, że rok, który się rozpoczyna zaznaczy się pomyślnym zwrotem w ogólno gospodarczem położeniu Polski, i że to polepszenie ze swej strony przyczyni się do polepszenia położenia poszczególnych jednostek gospodarczych całego kraju, przedewszystkiem zaś tych, które zdołają przejawić twórczą inicjatywę w działalności nad umocnieniem i rozwojem zdrowych podstaw przemysłu i handlu polskiego.

Uprzemysłowienie portu gdyńskiego

Referat, wygłoszony przez wicedyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni Mgr. Józefa Kawczyńskiego na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portu w Gdyni, dnia 3 grudnia 1935 roku.

Przed dwoma laty poruszałem na Radzie Portu zagadnienie uprzemysłowienia portu gdyńskiego poraz pierwszy. Sprawę traktowałem wówczas bardzo ogólnie, podając jedynie, na podstawie przykładów zagranicznych, jakiego rodzaju przemysł zwykł się osiedlać w bezpośredniem sąsiedztwie portu, względnie, jaki przemysł związany jest ściśle z portem, jako ośrodkiem przeładunku towarów w przywozie i wywozie. Do dnia dzisiejszego zagadnienie uprzemysłowienia portu, przez co należy rozumieć powstanie przemysłu obok portu handlowego, nie zbliżyło się do swej realizacji, jednak dzisiaj zagadnienie to przedstawia się o wiele wyraźniej. Główną przyczyną tego opóźnienia jest ta okoliczność, że nie został jeszcze wykonany dostęp do terenów, objętych na planie portu nazwą „portu przemysłowego". Istnieje wprawdzie w porcie handlowym spora ilość miejsc niezabudowanych, położonych bądźto w dalszej linji od nabrzeży bądź też między torami kolejowemi. Miejsca te nadają się jednakże tylko na drobne przedsiębiorstwa. Ponadto, ze względu na niewykończenie rozbudowy portu handlowego, zajęcie wszystkich wolnych miejsc na cele przemysłu mogłoby w przyszłości wywołać kolizję z przedsiębiorstwami handlowemi, które także potrzebować będą przestrzeni dla swego rozwoju.

Mówiąc o rozbudowie przemysłu w porcie, można się spotkać z zarzutem, że przemysł, powstający w obrębie portu, jest dla przemysłu, istniejącego w zapleczu, konkurencją. Jeżeli jeszcze w dodatku uprzytomnimy sobie, że przemysł, powstający w porcie, będzie otoczony specjalną opieką i obdarzony pewnemi przywilejami, to zrozumiemy, jak łatwo w głębi kraju może się zrodzić zapatrywanie, iż przemysł ten powstaje ze szkodą dla reprezentowanych już w kraju gałęzi przemysłowych. Z tego względu sformułowanie określonego programu rozbudowy przemysłu przy porcie jest bardzo ryzykowne.

W ostatnim jednak czasie zaczyna się zainteresowanie terenami portowemi pod przemysł coraz bardziej krystalizować. Zgłoszono już zapotrzebowanie na fabrykę celulozy, na młyn eksportowy, na pralnię wełny, na młyny do mielenia minerałów, na przemysł rybny, na fabrykę farb. Pozatem już od dłuższego czasu mówi się o umieszczeniu w porcie przemysłowym przedsiębiorstwa dla rozbiórki starych okrętów na złom. Niewątpliwie aktualną jest sprawa wybudowania montowni samochodowej w obrębie portu przemysłowego. W zakresie przemysłu pomocniczego dla handlu powstaną w porcie: fabryka beczek do śledzi, fabryka skrzyń i wytwórnie materjałów opakunkowych, sortownie i mięszarnie towarów kolonjalnych, palarnie kawy itp. Wykaz ten nie wyczerpuje oczywiście przedsiębiorstw przemysłowych, których umiejscowienie w porcie przemysłowym jest uzasadnione. Pewnem jest, że z chwilą, gdy teren pod przedsię- problemem stanie się bardziej żywe, niż biorstwa przemysłowe będzie przygotowany, napłyną nowe oferty i zainteresowanie tym obecnie.

Chociażby nawet administracja portu oddała do dyspozycji przemysłu wszystkie miejsca wolne w obecnym porcie handlowym, to przeważna część placówek przemysłowych, wyżej wymienionych, nie mogłaby się pomieścić w porcie handlowym.

Dzisiaj pragnąłbym zająć uwagę Rady Portu przedewszystkiem zagadnieniem, które jest punktem wyjścia dla uprzemysłowienia portu gdyńskiego, to jest sprawą terenową. W planie rozbudowy portu przeznaczone zostały na przemysł tereny, ciągnące się od istniejącej wewnętrznej zatoki portowej do drogi, prowadzącej z Chylonji do Podgórza, wychodzącej z Chylonji przed stacją kolejową (droga na serpentynę). Są to torfiaste łąki, których przystosowanie na cele przemysłu wymagać będzie w pierwszym rzędzie wybudowania kanału, uzbrojenia nabrzeża, oraz częściowego zdjęcia nawierzchni torfowej i połączenia ze środkami komunikacji lądowej. Tereny te obejmują w przybliżeniu przestrzeń 300 ha. Stanowią one jeszcze przeważnie własność prywatną. Urząd Morski wywłaszczył dotychczas około 130 ha. Część terenów wywłaszczonych ma już swoje przeznaczenie. I tak: część, przylegająca do składów drzewnych „Pagedu", będzie zajęta przezeń, gdyż obecne tereny, zajęte pod drzewo, są niewystarczające. Z drugiej strony kanału, t. zn. od strony torów kolejowych, rozpoczęto budowę elektrowni „Gródek".

Przez środek omawianych terenów projektowana jest budowa kanału przemysłowego. Połączenie między dotychczas wybagrowaną zatoką portową a kanałem przemysłowym urywa się przed drogą, prowadzącą od dworca gdyńskiego do Oksywia.

Wywłaszczanie terenów pod przemysł odbywa się stosunkowo wolno i trudno przewidzieć, w jakim okresie czasu zostanie ono ukończone. Dlatego też należy się liczyć z pewnemi niedogodnościami, jakie na tle opóźnienia wywłaszczenia mogą nastąpić. Dla braku odpowiednio wielkich terenów trzeba będzie rozmieszczać przedsiębiorstwa przemysłowe w miarę ich zgłaszania się, co doprowadzić może do tych samych niepożądanych zjawisk, jakie widzimy w porcie handlowym, gdzie szereg magazynów, jakie mogłyby się znajdować w drugiej linji od nabrzeża, został z powodu nieprzygotowania na czas odpowiednich terenów, umieszczony w pierwszej linji i stanowi obecnie przeszkodę dla ruchu portowego. Dla uniknięcia tej niekorzystnej ewentualności koniecznem jest, aby władze portowe wywłaszczyły odrazu całą przestrzeń, jaką dla t. zw. „portu przemysłowego" ma się zarezerwować. To też niezwłocznie należałoby poczynić zastrzeżenia odnośnie całości terenu. Niezależnie od tego, należałoby także zadecydować, jak daleko sięgać będzie nasze zainteresowanie w kierunku i n n y c h t e r e n ó w, położonych w pobliżu. Ze względu na stopniowe wznoszenie się terenu, wydaje się rzeczą wykluczoną, aby i na tym terenie można prowadzić budowę kanału przemysłowego. Niemniej jednakże zwrócić należy uwagę na to, że obok większych placówek przemysłowych w obrębie portu osiedlać się będą w jego bliskości mniejsze przedsiębiorstwa przemysłowe, które niekoniecznie muszą mieć bezpośrednie połączenie z komunikacją wodną. Dlatego też sprawa dalszych terenów w porcie przemysłowym nie może być dla organizacji tego portu rzeczą obojętną i należałoby również w stosunku do tych terenów ustalić stanowisko miarodajnych czynników. Należy tu również dążyć do zapobieżenia dzikiej spekulacji gruntami, która, jak wnioskować możemy na przykładzie miasta Gdyni, rozpoczęłaby się po wybudowaniu kanału przemysłowego.

Sprawa otwarcia terenów przemysłowych przedstawia się, ze względu na dzisiejszą sytuację Skarbu Państwa, bardzo niekorzystnie. Dostęp do tych terenów jest zamknięty przez wojskową bocznicę kolejową i drogę, prowadzącą do Oksywia. Według osiągniętych

przez nas informacyj, możliwe jest przesunięcie bocznicy wgłąb terenów przemysłowych kosztem około 800.000 złotych. Natomiast przeprowadzenie drogi do Oksywia wymagać będzie stosunkowo kosztownej inwestycji w postaci mostu zwodzonego, którego koszt narazie ustala się na około 2.000.000 złotych. Ogólne koszta przygotowania terenów przemysłowych zostały przez Urząd Morski obliczone na blisko 20 miljonów złotych.

Urząd ten opracował program prac nad przygotowaniem omawianych terenów. Program ten jest jednakże zupełnie teoretyczny, gdyż Urząd nie posiada nietylko funduszów na jego wykonanie, ale brak mu także środków na opracowanie szczegółowych projektów. Według wzmiankowanego projektu miałby pierwszy etap prac objąć przesunięcie bocznicy kolejowej, wybudowanie mostu zwodzonego, oraz część robót czerpalnych, ziemnych i drogowych. Na wykonanie tych prac zakreślony został termin do 1 października 1938 roku. Koszta prac są niewspółmiernie wysokie do rezultatów. Oblicza się je bowiem na 9.500.000 złotych, przy pozyskaniu przestrzeni tylko około 30 ha. Z tych terenów prawie połowę zajęłaby firma „Paged" i elektrownia „Gródek", o czem już wspomniałem. W ten sposób pozyskanoby, według projektu Urzędu Morskiego, zaledwie dziesiątą część terenów przemysłowych.

Na Komisji Opinjodawczej, istniejącej przy Departamencie Morskim w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, spotkałem się z oświadczeniem ze strony p. Dyrektora Urzędu Morskiego, że nie można liczyć na to, aby Skarb Państwa mógł się wogóle zająć sprawą wybudowania portu przemysłowego i że należałoby problemem tym zainteresować sfery gospodarcze.

Ze swej strony uważam, że należy odróżnić udostępnienie terenów od ich przygotowania, eksploatacji i administracji. Ze względu na ogólno - gospodarcze znaczenie omawianej sprawy, stanąć należy zasadniczo na stanowisku, że udostępnienie terenów, czyli wykonanie kanału przemysłowego, warunkującego późniejsze przygotowanie i eksploatację terenów, winno być wykonane ze środków publicznych, tembardziej, że samo przygotowanie terenów pod eksploatację złączone będzie z poważnemi nakładami i ewentualne podjęcie inicjatywy w tym kierunku ze strony sfer gospodarczych będzie samo w sobie ogromnym wysiłkiem.

W każdym bądź razie takie, czy inne ustosunkowanie się sfer gospodarczych do problemu stworzenia portu przemysłowego w Gdyni poprzedzone być winno jasnem określeniem stanowiska Ministerstwa Przemysłu i Handlu, względnie Skarbu Państwa w tej sprawie. Również dla Izby Przemysłowo-Handlowej znajomość odnośnego stanowiska miarodajnych czynników jest nieodzowna dla prowadzenia rozmów z reflektantami na tereny pod przedsiębiorstwa przemysłowe w porcie.

Wchodzą tu w rachubę następujące zagadnienia:

a) Czy w wypadku, jeżeli właścicielem terenów będzie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, będzie ono odstępować tereny na własność poszczególnym przedsiębiorstwom czy też tylko pozwoli im tam instalować się na t. zw. prawie zabudowy, lub wreszcie czy zechce w stosunku do przedsiębiorstw przemysł. zawierać tylko kontrakty dzierżawne, tak jak to dotychczas robi w stosunku do przedsiębiorstw, osiedlających się w porcie handlowym. Należy zaznaczyć, że ostatnia forma byłaby nie do przyjęcia i że najwłaściwszą formą byłoby odstępowanie przedsiębiorstwom przemysłowym terenów na własność.

b) Jeżeli powstałoby specjalne przedsiębiorstwo prywatne dla budowy portu przemysłowego, to miarodajne czynniki powinny oświadczyć się, czy wymienione tereny wnoszą jako przewartościowany aport, względnie czy oddadzą te tereny bezpłatnie na własność mającego powstać przedsiębiorstwa.

c) Bank Gospodarstwa Krajowego winien również sprecyzować swoje stanowisko do omawianego zagadnienia, a mianowicie, czy uruchomi odpowiednie kredyty na pomoc finansową dla mającego powstać przemysłu. Wydaje mi się uzasadnionem, aby tak samo, jak Bank Gospodarstwa Krajowego finansuje prywatne budownictwo na terenie miasta Gdyni, zajął się on także finansowaniem rozbudowy prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych na terenie portu przemysłowego.

d) Dla stworzenia realnych możliwości zainteresowania portem przemysłowym ze strony prywatnych sfer gospodarczych nieodzownem jest także, aby stanowisko władz miarodajnych w tej sprawie nie było zbyt krępujące. Nie powinno się powtórzyć to, co miało miejsce w roku 1927, kiedy wobec grupy finansistów, interesujących się już wówczas tym problemem, wysunięto zastrzeżenie, że tranzakcje terenami przemysłowemi w obrębie portu nie mogą mieć charakteru zarobkowego.

Izba Przemysłowo - Handlowa ze swej strony zbada, czy sfery gospodarcze będą mogły ze względu na wysokie koszta, złączone z budową portu przemysłowego, podjąć się tej sprawy. Tymczasem należałoby jednakże, zarówno ze strony Urzędu Morskiego, jak i innych miarodajnych czynników, poczynić starania, których potrzeba wynika z wypowiedzianych przezemnie uwag. W związku

z tem zgłaszam następujące wnioski, prosząc Radę Portu o ich przyjęcie:

1) Tymczasowa Rada Portu stwierdza, że powstanie portu przemysłowego w Gdyni jest nieodzownym warunkiem dalszego rozwoju portu i jest uzasadnione konkretnemi zapotrzebowaniami, zgłaszanemi przez sfery gospodarcze.

2) Dla właściwego rozmieszczenia zgłaszających się przedsiębiorstw przemysłowych na terenach portu przemysłowego nieodzownem jest jaknajrychlejsze uzyskanie na własność Państwa, w drodze wywłaszczenia, całości t. zw. terenów przemysłowych, które ciągną się od portu handlowego do drogi, prowadzącej z Chylonji na Pogórze i obejmują przestrzeń około 300 ha.

3) Ponieważ obok portu przemysłowego powstać musi szereg warsztatów i przedsiębiorstw pomocniczych, należy zapobiec dzikiej spekulacji terenami, położonemi poza wymienioną drogą Chylonja — Pogórze, a to przez zgłoszenie odpowiednich zastrzeżeń.

4) Dla prowadzenia wśród sfer gospodarczych celowej propagandy na rzecz portu przemysłowego konieczne jest jasne określenie stanowiska miarodajnych czynników, a zwłaszcza co do formy oddawania terenów pod przedsiębiorstwa przemysłowe, pomocy kredytowej dla budowy przedsiębiorstw przemysłowych i ustosunkowania się do ewentualnej prywatnej spółki terenowej, któraby się podjęła budowy portu przemysłowego we własnym zakresie.

Statystyka kosztów żywności w Gdyni

Zagadnienie kosztów żywności w Gdyni ma doniosłe znaczenie dla kształtowania się kosztów utrzymania w Gdyni wogóle.

Oczywista, że w warunkach, panujących na terenie Gdyni koszty żywności w ogólnych kosztach utrzymania nie stanowią takiej części składowej, jak w innych ważniejszych ośrodkach Polski, a to z uwagi na wygórowane ceny mieszkań.

Ponieważ w chwili obecnej nie jest możliwem uwzględnienie wszystkich elementów, składających się na ogólne koszty utrzymania, ograniczamy nasze wywody do przedstawienia danych, dotyczących kosztów żywności w Gdyni, które w związku z akcją ogólną obniżenia cen towarów nabierają specjalnej aktualności.

Ceny artykułów żywnościowych w Gdyni.
(notowania w ostatnim tygodniu każdego miesiąca)

Artykuły	Jednostka miary	Średnia roczna 1934	Średnia półroczna 1935	1935 VII	1935 VIII	1935 IX	1935 X	1935 XI
Chleb żytni pytlowy	1 kg	0,31	0,30	0,30	0,28	0,28	0,30	0,30
Chleb pszenny	„	0,43	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Mąka pszenna	„	0,38	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45
Kasza jęczmienna	„	0,40	0,43	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
Groch polny	„	0,43	0,47	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Fasola biała	„	0,56	0,56	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Ryż „Patna"	„	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Mleko niezbierane	1 litr	0,25	0,24	0,22	0,25	0,25	0,25	0,25
Masło świeże	1 kg	3,03	3,07	3,20	3,40	3,60	3,60	4.00
Ser twarogowy	„	1,03	0,93	1.00	1,00	1,00	1,00	1,00
Jaja świeże	1 szt.	0,09	0,08	0,08	0,07	0,10	0,11	0.11
Mięso wołowe	1 kg	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	1,00	1,20
Mięso wieprzowe	„	1,34	1,34	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Mięso cielęce	„	1,53	1,40	1,60	1,60	1,60	1,40	1.60
Kiełbasa zwyczajna	„	1,29	1,28	1,60	1,50	1,20	1,40	1,40
Słonina świeża	„	1,70	1,20	1,60	2,00	1,80	1,80	1,80
Smalec wieprzowy	„	2,44	1,82	2,00	3,40	2,60	2,80	2 80
Śledzie	1 szt	0,12	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Kartofle	10 kg	1,21	1,00	1,00	0 50	1,00	1.00	1,00
Kapusta kwaszona	1 „	0,30	0,33	0,40	0,40	0.40	0,40	0,35
Cukier kryształowy	„	1,40	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,00
Herbata	„	18,00	17,68	16,00	16,00	16,00	18,00	18,00
Kawa naturalna	„	4,80	4,80	4,80	4,80	5,60	6,00	6,00
Sól biała	„	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36

Źródło: Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni.

W zestawieniu tem wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnione w sprzedaży, a więc chleb żytni — przemiał 50% i 55%; chleb pszenny — przemiał 45%; mąka pszenna — przemiał 65%; masło — mleczarn. wyborowe (najlepsze); mięso — gatunek średni z kośćmi; kiełbasa — gatunek niższy.

Na podstawie tych notowań, biorąc normy Główn. Urzędu Statystycznego, obliczyć możemy dla Gdyni wskaźnik kosztów żywności, przyczem za podstawę wskaźnika = 100,0 mogą być wzięte ceny w różnych okresach.

Do podstawowych należy wskaźnik dający porównanie zmian cen w stosunku do miesiąca poprzedniego.

Wskaźnik — podstawa — miesiąc poprzedni = 100.

Miesiące	1934	1935
I	96,4	108,1
II	101,8	99.6
III	98,2	100,6
IV	97,4	99,0
V	98,1	92,9
VI	114,6	103,0
VII	95,8	105,7
VIII	92,4	98,2
IX	100,4	103,3
X	101,5	100,7
XI	99,0	99.0
XII	99,1	—

Z wskaźnika tego możemy łatwo ustalić, w których miesiącach i w jakiej mierze wzrastały koszty żywności. Największy wzrost przypada na miesiące letnie — sezonowe i wczesnej jesieni.

Drugim niemniej typowym wskaźnikiem jest wskaźnik, podstawa którego dotyczy jednego okresu, bierzemy tu za podstawę wskaźnika — styczeń roku 1934 i styczeń roku 1935 = 100.

Miesiące	1934	1935
I	100,0	100,0
II	101,8	99.6
III	100,0	100,2
IV	97,3	99,1
V	95,5	92,2
VI	109,5	94,9
VII	104,9	100.3
VIII	97,0	98,5
IX	97,4	101,8
X	98,8	102,6
XI	97,8	101,5
XII	97.0	—

Widzimy, że wskaźnik kosztów żywności w roku 1935 w stosunku do stycznia jest znacznie wyższy, niż w roku poprzednim. Należy jednak również wziąść więc pod uwagę fakt, że styczeń 1935 był o przeszło 3% tańszy od stycznia 1934 roku.

Odmienne nieco wyniki daje wskaźnik przy podstawie — przeciętna roczna = 100. Wskaźnik taki pozwala ustalić, które miesiące i o ile są tańsze lub droższe w stosunku do ogólnego poziomu cen w danym roku.

Oto wskaźnik — podstawa — średnia rocznie 1934 wzgl. 1935 = 100.

Miesiące	1934	1935
I	100,3	100,8
II	102,1	100,5
III	100,2	101,1
IV	97,6	100,0
V	95,8	92,9
VI	109,7	95,7
VII	105,2	101,1
VIII	97,2	99,4
IX	97,6	102,7
X	99,1	103,5
XI	98,1	102,4
XII	97,2	—

Wreszcie ostatni wskaźnik, niemniej ciekawy, a ważny ogromnie, gdyż niweluje sezonowość, spowodowaną ruchem cen w związku z sezonem i niektóremi artykułami. Jest to wskaźnik, podstawą którego = 100, wzięto ceny w odpowiednim miesiącu roku poprzedniego.

Podajemy go dla poszczególnych miesięcy roku 1935.

I	96,8	VII	92,5
II	94,7	VIII	98,3
III	97,0	IX	101,2
IV	98,5	X	100,5
V	93,4	XI	100,4
VI	83,9	XII	—

Z zestawienia tego widać, że o ile przez pierwsze ośm miesięcy rb. żywność w Gdyni notowana była po niższych cenach niż rok temu, o tyle w ostatnich trzech miesiącach poziom cen się podniósł w stosunku do odpowiednich miesięcy r. ub.

Trudniejszą jest rzeczą porównywanie cen w przestrzeni.

Korzystając z norm (krótsza lista towarów), stosowanyc h przez Główny Urząd Statystyczny, obliczony został wskaźnik dla ostatniego roku i poszczególnych miesięcy dla Gdyni w porównaniu z Warszawą, Poznaniem, Toruniem, Katowicami, Bydgoszczą, Grudziądzem, Starogardem, Tczewem i Wejherowem. Miasta te są najbardziej charakterystyczne dla porównania.

Biorąc ceny w Gdyni za podstawę = 100, otrzymamy następujące zestawienie:

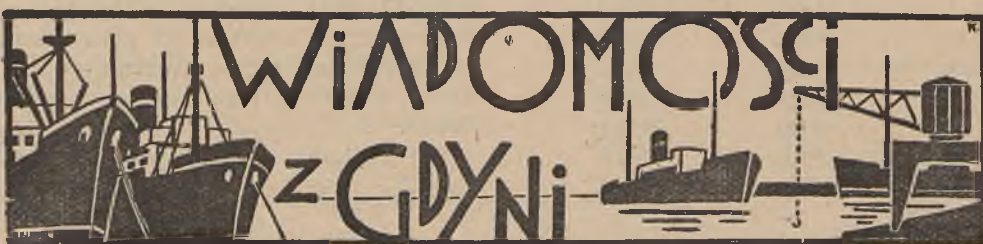
	Średnia roczna	1935					
	od X 1934 do IX. 1935	IV	V	VI	VII	VIII.	IX
Gdynia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Warszawa	97,3	93,1	103,1	101,2	99,4	98,6	100,4
Poznań	93,3	90,1	93,7	94,5	97,3	98,3	96,4
Toruń	88,6	86,4	93,5	90,7	90,1	92,9	90,1
Katowice	99,5	94,2	103,0	101,9	104,6	103,8	103,4
Bydgoszcz	92,8	89,9	96,4	91,6	92,7	97,9	94,8
Grudziądz	87,4	84,2	90,8	88,7	86,7	90,8	88,3
Starogard	88,3	87,0	94,7	91,9	85,4	89,2	89,0
Tczew	92,9	90,8	98,2	97,5	90,0	90,5	91,1
Wejherowo	94,2	91,3	102,1	94,9	89,4	90,9	91,0

Z zestawienia tego jasno widzimy, że na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy Gdynia jest najdroższem miastem w Polsce. W stosunku do miast wymienionych różnice wynoszą do 12%. Większe jeszcze różnice spotkamy badając zjawisko w poszczególnych miesiącach. Rozpiętość cen między Gdynią a Toruniem np. w styczniu 1935 r. sięgała 16%.

W niektórych miesiącach zdarzają się wypadki, że ogólne ceny żywności w Warszawie i Katowicach są wyższe, aniżeli w Gdyni, w ogólnym jednak efekcie rocznym ceny gdyńskie znacznie górują nad cenami w innych miastach.

Zwracamy uwagę na to, że są to wskaźniki kosztów żywności. Wskaźnik kosztów utrzymania, w skład którego weszłoby tak drogie w Gdyni komorne, wypadłoby dla Gdyni znacznie bardziej niepomyślnie.

Bolesław Polkowski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LISTOPADZIE BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu listopadzie br. *729.284,9 ton,* wobec 587.956,6 ton w mies. październiku br. oraz 685.348,9 ton w mies. listopadzie 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy jest zaledwie o 25.163.6 ton mniejszy od rekordowych obrotów w mies. sierpniu br. (754.448,5 ton).

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują wzrost 24,01%-owy w porównaniu z ubiegłym miesiącem październikiem rb., 6,3%-owy wzrost w stosunku do mies. listopada 1934 r. (685.348,9 ton) oraz nieznaczny 3,3%-owy spadek w porównaniu z rekordowemi obrotami zam. w mies. sierpniu br. (754.448,5 ton).

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zam. — 111.435,6 ton, oraz wywóz zam. — 617.849,3 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (111.436,5 ton) wykazuje poważny 47,7%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w miesiącu październiku rb. (75.309,3 ton), 19,4%-owy wzrost w stosunku do przywozu w mies. listopadzie 1934 r. (93.319,3 ton) oraz spadek 19,6%-owy w porównaniu z ostatnim rekordowym przywozem zamorskim w miesiącu marcu br. (138.588,6 ton).

Jest to jeden z poważniejszych przywozów roku bieżącego. — Wzrost przywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. październikiem wywołały przedewszystkiem pozycje towarowe: owoców świeżych — 4.712 t. (1.128 t.), nasion oleistych — 6.240 t. (1.713 t.), żywicy — 1.391 t. (441 t.), śledzi solonych — 5.378 t. (2.441 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 25.588 t. (21.247 t.), fosforytów — 6.502 t. (brak w mies. październiku rb.), soli potasowej — 2.850 t. (100 t.), bawełny — 9.940 t. (6.238 t.), juty — 2.095 t. (824 t.), złomu żelaznego — 25.386 t. (18.865 t.), oraz ryżu sur. — 250 t. (89 t.), kakao — 1.132 t. (456 t.), tłuszczu tech. — 1.610 t. (1.443 t.), tytoniu — 617 t. (124 t.), siarki — 1.028 t. (765 t.), wełny — 1.125 t. (638 t.), kauczuku — 876 t. (542 t.), papieru — 1.651 t. (1.514 t.), celulozy — 600 t. (385 t.), miedzi — 859 t. (701 t.) i części wagonów i lokomotyw — 604 t. (315 t.) Analizując bliżej powyższe po-

zycje podkreślić należy poważny wzrost surowców hutniczych, mający swoje źródło w poprawie stanu zatrudnienia pieców hutniczych oraz pewien wzrost ładunków tranzytowych dla Czechosłowacji. Wzrost przywozu owoców świeżych związany jest z sezonem na owoce południowe, głównie pomarańcze i cytryny. Dobrze przedstawiają się połowy śledzi, których przywóz wzmaga się sezonowo w tym właśnie okresie. Trudno dziś orzec czy wzrost przywozu bawełny łączy się z przesunięciem ładunków przeznaczonych via Triest dla Czechosłowacji. Niewątpliwie wzrost przywozu w miesiącu sprawozdawczym ma swoje źródło aczkolwiek b. nieznacznie w toczącej się wojnie włosko - abisyńskiej. — Inaczej nieco przedstawia się porównanie przywozu zamorskiego w miesiącu listopadzie 1934 r. w stosunku do miesiąca listopada rb. Spadek przywozu zamorskiego wywołały tu głównie pozycje: owoców świeżych — 2.559 t. (4.712 t.), śledzi sol. — 2.672 t. (5.378 t.). rud różnych — 5.599 t. (25.588 t.) i bawełny — 7.058 t. (9.940 t.) Wzrosły natomiast pozycje: pirytów — 15.138 t. (brak w m. listopadzie br.), soli potasowej — 4.205 t. (2.850 t.), skóry — 2.916 t. (1.826 t.) i miedzi — 945 t. (859 t.)

Szczegółową ilustrację przywozu zamorskiego w mies. listopadzie rb. da poniższe zestawienie:

Import (tony)

	listopad 1935	listopad 1934
Ryż surowy	250	117
owoce świeże	4.712	2.559
owoce suszone	742	1.594
konserwy owocowe	19	47
orzechy i migdały	278	214
kawa, kakao, herbata	1.257	732
korzenie	152	99
nasiona oleiste	6.240	5.565
nasiona różne	8	7
rośliny i materj. rośl.	27	55
żywica	1.391	703
śledzie świeże	361	1.236
śledzie solone	5.378	2.672
rudy różne i wypałki pirytowe	25.588	5.599
piryty	—	15.138
oleje	137	71
smoła i smary	12	3
asfalt	83	172
tłuszcze i oleje rośl.	242	330
tłuszcze zwierz. sur.	1.610	1.357
tran	876	73
napoje alkohol. i wina	72	47
tytoń	617	478
siarka	1.028	309
przetwory chemiczne	218	397
farby	20	37
garbniki	989	476
fosforyty	6.502	6.111
sól potasowa	2.850	4.205
skóry	1.826	2.916
wełna	1.125	1.042
odp. wełny	65	99
przędza wełniana	15	11
bawełna	9.940	7.058
odp. bawełny	69	57
przędza bawełny	109	40
len, konopie, sizal i inne wł. rośl.	67	68
juta	2.095	1.368
szmaty	606	492
kauczuk	876	385
wyroby gumowe	32	17
papier	1.651	586
papa, tektura	11	66
celuloza	600	427
metale różne	283	126
żelazo sur.	803	—
złom żelazny	25.386	24.598
miedź	859	945
cyna	46	36
cynk	102	3
wyroby żelazne i metal.	307	604
maszyny, apar. i części	261	173
części wagonów i lokomotyw	604	—
samochody i motocykle	44	20
różne	1.993	3.579
Razem	111.436	93.319

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (617.849,3 ton) wykazuje wzrost 20,5%-owy w porównaniu z ub. miesiącem październikiem rb. (512.647,2 ton), 4,3%-owy wzrost w stosunku do mies. listopada 1934 r. (592.029,6 ton) oraz pewien nieznaczny spadek (8,2%) w porównaniu do rekordowego wywozu zamorskiego w miesiącu sierpniu rb. (673.344,5 ton). Analogicznie do przywozu wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym jest jednym z najpoważniejszych w roku bieżącym.

Wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym wywołany został jak i w poprzednich miesiącach grupą wytworów mineralnych: węgla eksportowego — 485.295 t. (406.104 t.), oraz węgla bunkrowego — 44.344 ton (27.015 t.) Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: mąki pastewnej — 3.020 t. (2.449 t.), mąki — 128 t. (5 t.), owoców świeżych — 1.563 ton (619 t.), nasion i roślin — 679 t. (273 t.), masła — 983 t. (723 t.), cementu — 261 t. (130 t.), cukru — 12.700 t. (6.497 t.), makuchów — 3.222 t. (849 t.), karbidu — 275 t. (222 t.), bieli cynkowej — 269 t. (204 t.), nawozów azotowych (gł. siarczanu amonu) — 3.080 t. (brak w mies. październiku rb.), tkanin — 325 t. (369 t.), wyrobów z drzewa — 710 t. (388 t.), celulozy — 2.077 t. (1.273 t.), żelaza handlowego — 6.580 t. (4.249 t.), metali różnych — 288 t. (279 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 4.926 t. (2.170 t.) oraz rur żeliwnych i żelaznych — 3.480 t. (1.548 t.)

Wśród powyższych pozycyj podkreślić należy poważny sezonowy wzrost wywozu cukru z ostatniej jesiennej kampanji. W pozycji

nawozów azotowych zwraca uwagę poważny wzrost wywozu saletry. Saletra ta głównie kierowana jest do Finlandji.

Z bardziej wartościowych artykułów eksportu zamorskiego nadal rozwija się eksport produktów hutnictwa polskiego, jak żelaza handlowego, rur żeliwnych i żelaznych, metali różnych oraz wyrobów żelaznych i metalowych ze szczególnem uwzględnieniem blachy żelaznej oraz naczyń emaljowanych. Artykuły te kierowane są nadal w przeważnej mierze do portów krajów pośredniczących głównie Hamburga. Poważne rezultaty daje eksport makuchów, przewyższając znacznie liczby miesięcy ubiegłych. Do pozycyj, które wykazały spadek przywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. październikiem należą: bekony — 1.692 t. (1.749 t.), jaja — 1.685 t. (2.245 t.), koks — 7.920 t. (18.827 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 255 t. (359 t.), soda — 966 t. (1.705 t.), drzewo tarte — 11.055 t. (14.383 t.), dykty i forniery — 1.345 t. (1.644 t.), papier — 1.078 t. (1.104 t.), żelazo surowe — 500 t. (1.150 t.), cynk — 858 t. (1.628 t.), oraz blacha cynkowa — 256 t. (340 t.) Poważny spadek wywozu koksu tłumaczyć należy przedewszystkiem sytuacją wytworzoną w basenie śródziemnomorskim na skutek wojny włosko - abisyńskiej. Jeden z najpoważniejszych odbiorców koksu Włochy — zmuszone zostały obniżyć bardzo poważnie swój import, co w rezultacie dało bardzo poważny spadek wywozu koksu polskiego. Pewne zastrzeżenia budzić musi spadek wywozu drzewa tartego. Spadek wywozu blachy cynkowej oraz cynku ma charakter wybitnie konjunkturalny.

Porównanie eksportu miesiąca sprawozdawczego z tym samym miesiącem 1934 r. przynosi pewien nieznaczny wzrost, wywołany głównie pozycją węgla bunkrowego, drzewa tartego — 11.055 t. (8.422 t.), dykt i fornierów — 1.345 t. (598 t.), papieru — 1.078 t. (771 t.), celulozy — 2.077 t. (924 t.), oraz szeregiem artykułów hutniczych: żelaza handlowego — 6.580 t. (brak w listopadzie 1934 r.), rur żeliwnych i żelaznych — 3.480 t. (759 t.), oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 4.926 t. (2.411 t.)

Jest natomiast cały szereg artykułów, których eksport w porównaniu z listopadem 1934 r. poważnie obniżył się. Należą tu: żyto 586 t. w listopadzie 1934 r. (brak w listop. rb.). węgiel eksportowy — 494.733 t. (485.295 t.), koks — 15.356 t. (7.920 t.), cukier — 15.343 t. (12.700 t.), oraz bekony — 2.278 t. (1.692 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w listopadzie rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	listopad 1935	listopad 1934
Zboże (żyto)	—	586
strączkowe	79	30
mąka ryżowa	145	195
mąka pastewna	3.020	300
mąka	128	102
ryż	100	—
słód	1.563	631
owoce świeże	27	7
konserwy owocowe	—	7
nasiona i rośliny	679	420
szynki i inne pekl.	97	206
bekony	1.692	2.278
ptactwo bite	203	359
jaja	1.685	1.084
masło	983	49
cement	261	329
sól	208	20
węgiel eksportowy	485.295	494.733
węgiel bunkrowy	44.344	19.300
koks	7.920	15.356
oleje i parafiny	6	155
tłuszcze zwierz. sur.	255	13
przetwory mięsne	1.014	159
cukier	12.700	15.343
napoje alkohol. i wina	8	19
spirytus	—	5.585
makuchy	5.222	2.200
soda	966	831
salmiak	73	46
karbid	275	192
farby	15	7
biel cynkowa	269	118
sól potasowa	411	2.855
saletra	3.877	—
nawozy azotowe (siarczan amonu)	5.080	2.035
skóry	18	38
tkaniny	525	449
bawełna i odpadki	177	251
drzewo tarte	11.055	8.422
wyroby z drzewa	710	151
klepki	—	71
dykty i forniery	1.345	598
meble gięte	311	338
wyroby koszykarskie	41	23
papier	1.078	771
papa, tektura	150	191
celuloza	2.077	924
żelazo surowe	500	5
żelazo handlowe	6.580	—
metale różne	288	2.032
wyr. żelazne i metal.	4.926	2.411
szyny kolejowe	—	6.842
materjały nawierzchni kolej.	79	—
rury żeliwne i żel.	3.480	759
cynk	858	1.067
blacha cynkowa	256	356
różne	4.795	781
Razem	617.849	592.030

Reasumując dotychczasowe obroty portu gdyńskiego należy stwierdzić, iż w okresie 11 miesięcy (styczeń—listopad) 1935 r. i 1934 r. obroty zamorskie wykazują wzrost 4,8%, przyczem import zamorski wykazuje nieco większy wzrost niż eksport. Import zamorski bo-

wiem wzrósł 6,9%, eksport zamorski natomiast 4,4%.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje w miesiącu sprawozdawczym wzrost ilości oraz pojemności statków w porównaniu z ubiegłym miesiącem październikiem br. Przyszło bowiem 463 statki (394) o pojemności 425.713 n. r. t. (366.778 n. r. t.), wyszło zaś 443 statki (406) o pojemności 429.873 n. r. t. (362.498 n. r. t.).

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w listopadzie br. wyniósł — 910.8 n. r. t. (930.9 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 68 (35).

Średni postój statku wyniósł 48.6 godzin (47.2 godzin).

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — I-e miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Anglja — 4, Danja — 5, Norwegja — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Grecja — 8, Finlandja — 9, Włochy — 10, Holandja — 11 i t. d., wykazując pewne niekorzystne przesunięcie się Anglji z 3-go miejsca (w październiku) na 4-e obecnie. Z bander śródziemnomorskich Włochy i Grecja wykazują pewne korzystne przesunięcie. Włochy z 13-go na 10 miejsce obecnie, Grecja zaś z 9-go na 8-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery 18 państw wobec 20 państw w październiku rb.

Szczegółowo ilustruje ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		wyszło	
	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
Polska	53	63 189	51	60 526
W. M. Gdańsk	1	221	1	221
Anglja	25	44 716	24	46 699
Danja	70	40 803	63	40 146
Estonja	5	1 295	6	1 512
Finlandja	24	24 850	23	22 885
Francja	1	2 741	1	2 741
Grecja	9	23 548	10	26 237
Hiszpanja	1	2 807	1	2 807
Holandja	17	7 892	15	7 662
Łotwa	3	2 130	3	2 130
Niemcy	79	50 523	73	49 421
Norwegja	44	37 663	46	37 589
Rumunja	1	2 599	1	2 599
St. Zjedn. Am. P.	8	25 144	9	28 238
Szwecja	118	86 809	110	83 744
Włochy	3	7 731	5	13.664
Z. S. R. R.	1	1 052	1	1 052
Razem:	463	425 713	443	429 873

Ruch pasażerów utrzymuje się na poziomie miesięcy zimowych. Przyjechało pasażerów ogółem 441 osób (494) w tem: z Anglji — 37 osób, Belgji — 13, Danji — 10, Finlandji — 11, Francji — 3, Holandji — 13, Łotwy — 1, Niemiec 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 348, Szwecji — 3 oraz via W. M. Gdańsk 1 osoba. Wyjechało zaś ogółem 1011 osób (1001), w tem: do Anglji — 149 osób, Finlandji — 7, Francji — 531, Niemiec — 1, Stanów Zjedn. A. P. — 320, Szwecji — 1 oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

Statki polskiej marynarki handlowej (bez uwzględnienia trampów S. A. Żegluga Polska, dla których dane podamy w następnym numerze) przewiozły w listopadzie br. ogółem 77.571 t. towarów, wobec 71.034 t. przewiezionych w listopadzie ub. roku.

W powyższych liczbach nie uwzględnione są również przewozy na linji Konstanca — Palestyna, oraz przewozy pomiędzy Kopenhagą a Ameryką.

W powyższej liczbie przypadło na wywóz 60.241 ton (w listopadzie ub. roku 56.481,5 ton), na przywóz 16.953 ton (w XI. 1934 r.—10.913 t.) i na przewozy tranzytowe i międzyportowe 350 ton (w XI. 1934 r. — 3.634,5 t.)

W listopadzie w porównaniu z odpowiednim miesiącem ubiegłego roku niezwykle silnie wzrosły przewozy towarowe Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego (Gdynia—Ameryka, Linje Żeglugowe S. A.), znacznie wzrosły przewozy linij regularnych Żeglugi Polskiej S. A., lekko zwiększyły się przewozy Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, natomiast o blisko 7 tysięcy ton zmniejszyły się przewozy Polskarobu, co się tłumaczy mniejszą ilością dokonanych podróży statków tego towarzystwa (dłuższe podróże, oraz burzliwość tegorocznego listopada).

Na statkach S. A. Żeglugi Polskiej, na linjach regularnych przewieziono ogółem w listopadzie 29.665 ton towarów, wobec 18.596 ton w listopadzie ub. roku. Do istniejących linij przyłączyła się w tym miesiącu nowa linja — do Ameryki Południowej i nastąpił pierwszy odjazd na tej linji s/s „Wisła“ do Rio, Santos i Buenos Aires z ładunkiem żelaza, drzewa i towarów.

Na linjach regularnych S. A. Żegluga Polska wywieziono w miesiącu listopadzie 16.782 t. towarów (XI. 1934 r. — 9.630 t.), przywieziono 12.553 ton (XI. 1934 r. — 8.082 ton); towarów tranzytowych było 350 ton (w listopadzie ub. r. między portami obcemi i w tranzycie przewieziono 884 t. towarów). W listopadzie bież. roku występuje więc znaczniejsza przewaga ruchu eksportowego nad importowym na linjach Żeglugi Polskiej i zmniejszenie ładunków tranzytowych i między portami zagranicznemi.

Podział ładunków pomiędzy Gdynię i Gdańsk przedstawia się następująco: przez Gdynię 18.990 ton, w tem 9.609 ton eksportowych ładunków i 9.381 ton ładunków importowych, na Gdańsk przypadło 10.325 ton towarów, w tej liczbie 7.173 t. towarów eksportowych i 3.152 ton importowych. Obecnie w Gdy-

ni ruch wejściowy towarów na statkach tego przedsiębiorstwa równoważy się z wyjściowym, natomiast cała przewaga eksportu koncentruje się w Gdańsku.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 7.243 ton towarów, oraz 30 koni, wobec 7.135 ton towarów w odpowiednim miesiącu ub. roku. Z ruchu tego przypada na wywóz 4.367 ton i 30 koni, (XI. 1934 r. 5.153 ton) i na przywóz 2.876 ton (XI. 1934 r. 2.032 ton), oraz na tranzyt 27 ton. Wywóz kierował się teraz więcej aniżeli w roku zeszłym na Gdynię: XI. 1935: wywóz z Gdyni 3.350 t. i 30 koni (XI. 1934: 2.932 t.), z Gdańska wywóz: 1.017 t. (XI. 1934 r. — 2.221 t.) Przywóz również w Gdyni wzrósł, a w Gdańsku spadł: przywieziono na Gdynię w listopadzie b. r.: 2.395 t., w ub. roku 2.032 t., na Gdańsk w b. r. 481 t., w ub. roku 844 t.

Według portów angielskich Londynu i Hull dystrybucja przedstawia się następująco: wywieziono do Londynu 2.264 t., w tem przez Gdynię 1.995 t. i przez Gdańsk 269 t., do Hull 2.103 t., w tem przez Gdynię 1.355 t. i przez Gdańsk 748 t. W przywozie: z Londynu 1.513 t. w tem do Gdyni 1.250 t. i do Gdańska 263 t., z Hull do Gdyni 1.145 t. i do Gdańska 481 t. W porównaniu z listopadem ub. roku import wogóle *znacznie wzrósł*, a przytem cała nadwyżka importu skierowała się na Gdynię.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały 2 przyjazdy i 2 odjazdy w podróży przez Atlantyk (m/s „Piłsudski") w listopadzie br., co było przedtem zupełnie niemożliwe, wobec znacznie mniejszej szybkości poprzednio kursujących okrętów: w listopadzie ub. roku był tylko jeden przyjazd i jeden odjazd. W związku z powyższem liczby przewiezionych pasażerów i ładunku wypadły wysoko: 3.847 ton towarów i 1.025 pasażerów wobec 1.806 t. towarów i 508 pasażerów w listopadzie ub. roku.

Statki Polskarobu w 14 podróżach (XI. 1934 — 16 podróży) przewiozły 36.789 ton węgla (XI. 1934 — 43.697 ton), różnica usprawiedliwia się nietylko tem, że podróży było mniej, lecz i tem, że jeden z przewozów zeszłorocznych (3.000,5 ton) był między portami zagranicznemi, czyli powrotny. Z wywiezionego węgla poszło do Szwecji 27.254 t. tj. do Norwegji 9.535 t. Odwiedzono porty: Limnhahmn (2 razy), Göteborg (2 razy), Gefle (2 razy), Norrköping, Oxelösund, Slite, Stockholm, Slemmestad, Oslo, Bergen.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W LISTOPADZIE.

W miesiącu listopadzie urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 13025 min. 45 z zużyciem prądu 95210 kWh i przeładowały 211503 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 132,9%, w ubiegłym roku 97,0, przyrost wynosi zatem 35,9%.

DANE PORÓWNAWCZE O RUCHU BUDOWLANYM W GDYNI I W CAŁEJ POLSCE.

Budująca się Gdynia jest jedynem w Polsce miejscem, gdzie ruch budowlany rozwija się tak intensywnie.

Z ostatnio ogłoszonych zestawień Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że w okresie trzech kwartałów r. b. na terenie całej Polski rozpoczęto budynków mieszkalnych 4.874 o ogólnej kubaturze 4.302 tysięcy metrów sześciennych.

Z obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni wiemy, że w trzech kwartałach rozpoczęto w Gdyni 496 budynków o kubaturze ogólnej 595 tys. m³. Przeliczając to procentowo, otrzymamy, że liczba budynków rozpoczętych w Gdyni stanowi 10% ogólnej liczby budynków, rozpoczętych w całej Polsce, a kubatura budynków rozpoczętych w Gdyni stanowi 14% kubatury budynków, rozpoczętych w całej Polsce.

Jeżeli weźmiemy budynki zakończone, to na terenie Rzeczypospolitej w okresie trzech kwartałów rb. zakończono budynków 3.355 o łącznej kubaturze 2.677 tys. m³, gdy na terenie Gdyni w tymże okresie zakończono budynków 217 o kubaturze ogólnej 175 tys. m³.

W przeliczeniu procentowem stanowi to 6% w odniesieniu do liczby budynków i 7% w odniesieniu do kubatury ogólnej.

Liczby te świadczą jak wysoko poczetne miejsce zajmuje Gdynia w całej Polsce w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W LISTOPADZIE 1935 R.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta (jednak jeszcze bez nowoprzyłączonych dzielnic Orłowa Morskiego i Cisowej) przedstawiał się w listopadzie r. b. następująco:

Wydano zezwoleń na budowę 85, gdy w październiku r. b. wydano zezwoleń 102, a w listopadzie roku ubiegłego tylko 18.

Rozpoczęto budynków 57, gdy w październiku r. b. rozpoczęto budynków 73, a w listopadzie r. 1934 — 49.

Rozpoczęte budynki według liczby, kubatury i kosztów budowy przedstawiają się następująco:

	liczba	kubatura w m³	koszt bud. w 1000 zł
Budynki stałe	**19**	**45.895**	**1.270**
w tem mieszkalne:			
murowane . .	18	45.109	1.255
przemysłowe:			
murowane . .	1	786	15
Budynki prowizoryczne .	**38**	**6.672**	**90**
w tem mieszkalne:			
drewniane . .	37	6.392	87
przemysłowe:			
drewniane . .	1	280	3

Budynki rozpoczęte przysporzą Gdyni 183 mieszkania o 437 izbach mieszkalnych i 107 izbach niemieszkalnych.

Zakończono budynków 105, gdy w październiku zakończono budynków 48, a w listopadzie 1934 roku 26.

Liczba, kubatura i wartość budynków zakończonych przedstawiają się następująco:

	liczba	kubatura w m³	koszt bud. w 1000 zł
Budynki stałe	**25**	**17.966**	**392**
w tem mieszkalne:			
murowane . .	9	13.670	340
drewniane . .	13	3.369	39
przemysłowe:			
murowane . .	3	927	13
Budynki prowizoryczne .	**80**	**13.403**	**159**
w tem mieszkalne:			
drewniane . .	80	13.403	159

Zakończone budynki przysporzyły Gdyni 208 mieszkań o 464 izbach mieszkalnych i 43 izbach niemieszkalnych.

OBNIŻKA CEN PRĄDU ELEKTRYCZNEGO W GDYNI.

Pod przewodnictwem p. Komisarza Rządu, mgr. pr. Fr. Sokoła, odbyło się w dniu 13 grudnia br. posiedzenie Zarządu Miejskich Zakładów Elektrycznych w Gdyni, poświęcone zagadnieniu obniżenia obowiązujących dotychczas taryf za dostarczoną mieszkańcom obszaru uprawnienia M. Z. E. energję elektryczną.

Najwyższa stawka, jaką pobierano za 1 kilowatogodzinę wynosiła dotychczas 67 groszy. Stawkę tę obniżono na groszy 60. Odnosi się to tak do taryfy normalnej, jak też do taryfy blokowej.

Taryfa blokowa podległa również przeobrażeniu, gdyż obniżono wysokość I. bloku, tj. ilość kilowatogodzin, płaconych po cenie maksymalnej. Zupełnie nowem jest wprowadzenie kontyngentów dla mieszkań 1-izbowych do taryfy blokowej. Kontyngenty te zmniejszono do 30 kWh rocznie w bloku I. Dla wszystkich kategoryj mieszkań zmniejszono kontyngenty bloku I. w miesiącach zimowych.

Nowa struktura taryfy blokowej umożliwi osiągnięcie niskiej stawki 12 groszy za 1 kWh dla konsumentów, zużywających 80 kWh w III bloku.

Zupełną nowością w dotychczasowych taryfach M. Z. E. jest wprowadzenie taryfy blokowej dla handlu i przemysłu. Taryfa ta przewiduje w I bloku 60 gr za 1 kWh, zaś w II bloku — 30 gr za kWh, przyczem do I bloku zaliczy się 75% dotychczasowego zużycia.

Również opłata za oświetlenie reklam została zniżona z 40 na 30 gr za 1 kWh.

Ważnem jest obniżenie taryfy dla siły; najwyższa stawka wynosi 25 gr za 1 kWh. Stolarnie płacić będą 19 gr za kWh.

Nowe taryfy M. Z. E. obowiązywać będą z dniem 1 stycznia 1936 r.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu listopada wyraził się w liczbie 503.724 ton co stanowi spadek o 9.585 ton w porównaniu do miesiąca października, jak również spadek o 63.850 ton w stosunku do tegoż miesiąca roku poprzedniego.

Z ogólnego przeładunku na przywóz przypadło 99.327,3 ton (w listopadzie 1934 roku — 73.785 ton, w październiku b. r. 87.556 ton) zaś na wywóz 403.398 ton (w listopadzie 1934 roku — 477.832 ton, w październiku br. 425.754 ton). W tem kształtowaniu się liczb przeładunku ogólnego, które naogół, jako zwiastujące pewne skurczenie obrotu portowego, jaskrawo występuje dodatnia strona kształtowania się stosunku wywozu do przywozu. Gdy w Gdyni stosunek ten w miesiącu listopadzie wyrażał się liczbami: 6,5 do 1, to w Gdańsku ten stosunek wyraził się w liczbie 4,06 do 1-go, co niewątpliwie musiało pomyślnie wpłynąć na kształtowanie się frachtów morskich do portu gdańskiego.

Przechodząc do analizy główniejszych pozycyj przywozu odnotować wypada wzrost przywozu następujących towarów: (w nawiasach liczby dotyczące listopada 1934 r): rudy różne — 53.743 ton (30.293 ton) fosforyty 11.291 ton (6.485 ton), złom 877 ton (brak). Poważnie wzrósł dalej przywóz śledzi solonych — 6.396,5 ton (4.853 ton). Spadek w przywozie dotknął towarów następujących: nasiona — 924,2 ton (1.662 ton) kawy — 79.5 ton (287 ton), kakao — 102,8 ton (163 ton), tłuszcze zwierzęce 724 ton (1.018 ton), melasa 863 ton (3.310 ton), wełna — brak (25 ton) przędza wełniana 9 ton (48 ton), przędza bawełniana 52 ton (147 ton), szmaty 15 ton (226 ton) surowe żelazo 17 ton (71 ton), stal i żelazo 1.393 ton (2.376 ton).

Główne pozycje wywozu kształtowały się w sposób następujący; zwiększenie wykazały: pszenica 7.014 ton (brak) rośliny strączkowe 7.285 ton (1.519 ton); mąka 17.559 ton (3.738 ton); smary 1.088 ton (119 ton) makuchy 1.574 ton (1.255 ton). Spadek wykazały: żyto 7.271 ton (145.531 ton(!); jęczmień 24.634 ton (33.650 ton); bekony 92 to-

ny (116 ton); węgiel 225.417 ton (317.586 ton); smary do trybów 489 ton (592 ton); parafina 655 ton (1.641 ton); tarcica twarda 10.814 ton (12.794 ton); tarcica miękka 20.899 ton (38.683 ton) i cynk 196 ton (968 ton).

Wyniki przeładunku w porcie gdańskim za 11 miesięcy roku bieżącego wyrażają się w ogólnej liczbie 4.706.978 ton (w roku 1934 — 5.755.515 ton), czyli ogólny spadek wyraził się w liczbie 1.148.537 ton, przyczem liczba ta pokrywa się z nadwyżką spadkiem wywozu — głównie węgla — o 1.257.010 ton, gdy przywóz wzrósł o 108.473 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE.

Ruch statków w Gdańsku względem poprzedniego miesiąca pozostał bez znaczniejszej zmiany, natomiast względem listopada ub. roku zachodzi spadek ruchu na wejściu o 41.575 t. r. n. pojemności, co się tłumaczy całkowicie zmniejszeniem wywozu przez Gdańsk węgla. Na wejściu równocześnie ujawnił się wzrost odsetku statków zawijających do portu z ładunkiem.

Ogółem weszło do portu statków morskich 365 o ogólnej pojemności 258.598 t. r. n., w tem z ładunkiem 183 z 134.019 t. r. n., próżnych 173 z 118.549 i dla zaprowiantowania, bunkrowania, lub jako do portu ukrycia 9 z 6.030 t. r. n. Wyszło w miesiącu statków morskich 377 z 270.317 t. r. n., w tem z ładunkiem 341 z 237.255 t. r. n., próżnych 29 z 27.510 t. r. n. i jako z portu zaprowiantowania, bunkrowania lub ukrycia się 7 z 5.552 t. r. n. —

Według bander ruch przedstawiał się następująco: weszło do portu statków niemieckich 125 z 61.694 t. r.n., duńskich 61 z 47.043 t. r. n., szwedzkich 63 z 43.913 t. r. n., norweskich 35 z 24.946 t. r. n., polskich 27 z 19.243 t. r. n., angielskich 16 z 16.524 t. r. n., fińskich 10 z 15.792 t. r. n., włoskich 2 z 6.773 t. r. n., amerykańskich 2 z 6.219 t. r. n., francuskich 3 z 5.4005 t. r. n., holenderskich 6 z 3.682 t.r.n., łotewskich 2 z 3.211 t. r. n., gdańskich 5 z 2.345 t. r. n., estońskich 6 z 1.549 t. r. n., panamskich z 249 t. r. n.

Wśród bander norweska utrzymuje się wysoko na czwartem miejscu, amerykańska i włoska bandera znów figurują w porcie dużemi statkami, również bandera fińska znacznie ożywiła swój udział w ruchu, natomiast znikły z ruchu statki greckie.

OBROTY RYBNE POLSKO-GDAŃSKIE W LISTOPADZIE.

Obroty rybne przewidziane umową polsko - gdańską wynosiły w listopadzie: Gdańsk wywiózł do Polski 188.348 kg ryb (z czego 23.213 świeżych a 165.135 wędzonych i przerobionych), podczas gdy zakupił w Polsce tylko 31.311 kg świeżych ryb. Wartościowo stosunek ten jest jeszcze bardziej korzystny dla Gdańska wywożącego ryby głównie w stanie przerobionym.

Tak więc umowa polsko- gdańska na odcinku rybnym jest bardzo niekorzystną dla Polski, nie mówiąc już o stratach jakie ponosi nasze rybołówstwo morskie w skutek nieobliczalnej polityki konkurencyjnej Gdańska, przekreślającej wszelkie nasze poczynania na tym odcinku.

Poszczególne pozycje obrotów przedstawiają się następująco w kilogramach. Wywóz Gdańska do Polski: ryby świeże. łososie: 6.758, leszcze: 16.276, dorsze 164, inne 15. Ryby wędzone: łososie: 650, szproty: 149.358, węgorze: 362, certy 1.430, płastugi 295, dorsze: 355, śledziki: 49, śledziki marynowane: 28, szproty: marynowane: 5, węgorze w galarecie: 7, minogi przyprawione: 12.576, konserwy różne 20. Z Polski zaś wysłano do Gdańska: ryby świeże: węgorze: 1.784, płastugi: 1.103, śledziki: 1.110, szproty: 4.760, karpie: 7.150, liny 7.179, inne 25, dorsze 8.100, płastugi 100 (ostatnie dwie pozycje: ruch drobny).

RADA INTERESANTÓW PORTU GDAŃSKIEGO.

Niedawno na terenie Gdańska powstała portowa organizacja społeczna polska, mająca za zadanie reprezentowanie interesów polskich firm pracujących na terenie portu gdańskiego.

Ostatnio ukształtowany zarząd tej organizacji przedstawia się jak następuje: Prezes — Dr Goldman, dyrektor gdańskiej ekspozytury Centrali Rolników w Poznaniu, wiceprezes p. Blitek, dyrektor Państwowych Zakładów Naftowych, skarbnik p. Klacek, dyrektor Lloydu Bydgoskiego oraz p. T. Wejchert, Dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdańsku.

PROTOKÓŁ POLSKO - GDAŃSKI.

Protokół w sprawie przeprowadzenia umowy polsko-niemieckiej, który wszedł w życie 20. XI. 35 i pozostaje w mocy przez czas trwania umowy z Niemcami, przewiduje utworzenie przy Banku W. M. Gdańska Urzędu rozrachunkowego, który jedynie będzie uprawniony do wydawania zaświadczeń rozrachunkowych na przywóz dokonywany z Niemiec przez firmy gdańskie i na wywóz tylko w ramach udziału W. M. Gdańska w polskim planie wywozowym. Bezpośredni rozrachunek Urzędu tego z Niem. Kasą Rozrachunkową jest niemożliwy. Rozporządzanie kontem rozrachunkowem w Niem. Kasie przysługuje wyłącznie Pol. Tow. Handlu Kompensacyjnego. W Banku W. M. Gdańska Towarzystwo to posiada swoje konto w złotych. Opłaty pobierane przez Urząd gdański są takie same, jak w Polsce.

Wiadomości Morskie

NOWA LINJA GDYNIA — ZACHODNIA SZWECJA.

Żegluga Polska, S. A. uruchamia z początkiem stycznia nowe połączenie linjowe pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a portami szwedzkiemi Göteborg i Malmö, z zawijaniem w razie wystarczającej podaży ładunku, również do innych portów zachodnio-szwedzkich, jak Halmstad, Helsingborg, Landskrona. Nowa linja będzie dwutygodniowa: pierwsze odjazdy z Gdyni nastąpią 4-go i 18 stycznia. Statek na nową linję definitywnie jeszcze nie jest wyznaczony, lecz będzie nim jeden z mniejszych statków towarzystwa, wzgl. zafrachtowany statek szwedzki o nośności 400—500 ton DW. Nowa linja będzie służyć nietylko dla wymiany towarów między Polską a zachodnią Szwecją i Skanią, lecz również jako linja dowozowa od i do portu szwedzkiego Göteborga, który jest ważnym punktem wyjściowym i węzłowym szwedzkiej żeglugi zagranicznej. Powstaje więc jeszcze jedno stałe połączenie między głównemi portowemi ośrodkami Szwecji i Polski dla handlu zagranicznego i równocześnie Żegluga Polska uzupełnia ważną lukę w rozbudowywanej systematycznej sieci własnych linij dowozowych do ważniejszych portów północnej Europy.

Agentem nowej linji w Gdyni jest firma maklerska Polska Agencja Morska (PAM.).

PROCES „L'ATLANTIQUE" DEFINITYWNIE ZAKOŃCZONY.

Chambre des Requetes wyższego sądu kasacyjnego zatwierdziła decyzję sądu apelacyjnego, który w swoim czasie zatwierdzał uchwałę pierwszej instancji, — sądu handlowego dep. Sekwany, zasądzającą na korzyść armatorów „L'Atlantique" doszczętnie zniszczonego przez ogień, kwotę 170 milj. franków wraz z 15 milj. fr. odsetków od czasu pierwszej decyzji i ze wszystkiemi kosztami procesu.

Towarzystwo Sud-Atlantique, mając zapewnienie zwrotu tej kwoty od asekuratorów, w porozumieniu z ministerstwem marynarki handlowej, oddaje zamówienie na statek zastępczy stoczni Penhoeta w St. Nazaire. Koszt budowy nowego statku wyniesie 300 milj. franków.

WSKAŹNIK NOWOŚCI I SZYBKOŚCI STATKÓW UPADŁ Z R. 1934 NA 1935.

Według ścisłych obliczeń profesora Svena Helandera, ogłoszonych w niemieckiej prasie fachowej tonaż światowy zmniejszył się lekko w r. 1935 wobec 1934 roku z 65.577.000 ton do 64.866.000 ton, jednakże tonaż większych, szybkich i nowych statków zmniejszył się znacznie więcej, wobec czego flota światowa i osłabła i postarzała w tym czasie znacznie więcej, mając przeciętny tonaż w r. 1935 mniej szybki, mniejszy i mniej nowy. Tonaż światowy zmniejszył się o 1,7%, tonaż statków bez uwzględnienia powolnych od 5 do 15 tys. ton brutto pojemności zmniejszył się nawet od 14,8 do 20,7%. Tonaż niemiecki w tym czasie również lekko się zmniejszył, jednakże grupy większych statków postarzały się w nim i zmniejszyły szybkość nieznacznie. Pod względem nowości tonażu Niemcy stoją dziś na drugiem miejscu, po Holandji, mając około 40% tonażu w nowych i szybkich jednostkach.

SPECJALNY TYP STATKU DLA PRZEWOZU SAMOCHODÓW.

Na linji Ostende-Dover odczuwa się w sezonie letnim brak miejsca na zwykłych statkach przewozowych dla samochodów osób podróżujących. Wobec tego państwowa administracja belgijskich trajektów Ostende-Dover zamówiła na stoczni Johna Cockerilla w Hoboken pod Antwerpją budowę specjalnego statku do przewozu przez kanał samochodów w stanie nieokratowanym. Statek będzie wykończony na sezon 1937 roku i kosztować będzie 10 milj. franków. Dla porównania: prom motorowy Prince Baudouin i jego para, budująca się obecnie na tejże stoczni kosztują po 38 milj. franków.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LISTOPADZIE BR.

W ciągu listopada zawinęło do portu w Rotterdamie 1.138 statków o łącznej pojemności 1.867.917 t. r. n., w ciągu tego samego miesiąca roku poprzedniego zawinęło statków 1.127 o łącznej pojemności 1.671.022 t. r. n. Ruch statków w porcie w ciągu jedenastu miesięcy roku bieżącego przedstawiał się jak następuje: zawinęło statków 11.644 o pojemności 19.018.552 t. r. n., w tym samym okresie 11 miesięcy roku zeszłego zawinęło statków 12.194 o łącznej pojemności 19.278.085 t. r. n. Z liczb powyższych widzimy, że aczkolwiek dane dotyczące ruchu statków w listopadzie br. wykazują pewne polepszenie w porównaniu do tego miesiąca roku ubiegłego, tem niemniej ogólny ruch statków za 11 miesięcy br. przedstawia się mniej pomyślnie, niż ruch w tym samym okresie roku ubiegłego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE PODAŃ O POZWOLENIE NA PRZYWÓZ POMARAŃCZ.

Do Ministerstwa Przemysłu i Handlu wpływają podania instytucyj i organizacyj społecznych między innemi związanych z przysposobieniem wojskowem lub z innemi instytucjami humanitarnemi o udzielenie pozwoleń na przywóz pomarańcz.

Ponieważ wspomniane instytucje i organizacje nie mają nic wspólnego z handlem pomarańczami, uzyskane pozwolenia mogłyby jedynie sprzedać bądź pośrednikom, bądź też firmom, zajmującym się handlem pomarańczami, osiągając przy tem część ich zarobku na swoje cele społeczne.

W dalszej więc konsekwencji tego rodzaju postępowanie byłoby równoznaczne z popieraniem handlu pozwoleniami przywozu wydawanemi przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, co uznać należy za rzecz niedopuszczalną.

Wobec tego Ministerstwo Przemysłu i Handlu zaznacza, że podobnie jak w roku ubiegłym pozwolenia przywozu, udzielane będą tylko firmom, zajmującym się dotychczas handlem pomarańczami i posiadającym świadectwa przemysłowe na prowadzenie przedsiębiorstwa handlowego. Nadmienia się, że podziałem kontyngentów pomarańcz zajmuje się Centralna Komisja Przywozowa, w której skład wchodzą przedstawiciele izb przemysłowo - handlowych, rzemieślniczych, organizacyj rolniczych, spółdzielni spożywców oraz wolnych zrzeszeń kupców i przemysłowców.

MOŻLIWOŚCI IMPORTU TOWARÓW POLSKICH DO BRAZYLJI.

W ciągu I półrocza r. b. przywóz brazylijski do Polski wyniósł 7.995 tys. zł, a wywóz z Polski do Brazylji 2.052 tys. złotych. Główne pozycje tego przywozu z Brazylji stanowią skóry, wynoszące 41%, oraz kawa wynosząca 40% ogólnego przywozu. Pozostałe artykuły, jak bawełna, kakao, tłuszcze techniczne, kauczuk, oraz rośliny lekarskie, stanowią razem niespełna 19% ogólnego przywozu do Polski z Brazylji.

Wywóz z Polski w przeciwstawieniu do przywozu, wykazuje w 1-szem półroczu b. r. znaczną obniżkę, wynoszącą 48,4% wartości półrocznego przywozu w r. 1934. W związku z powyższym stanem rzeczy, ujemne saldo handlowe dla Polski wzrasta w 1-em półroczu b. r. prawie o 100%, przewyższając saldo za cały r. 1934. Obniżka ta nastąpiła wskutek zmniejszonych dostaw 3-ch zasadniczych artykułów wywozu polskiego do Brazylji, jak żelazne wyroby hutnicze, biel cynkowa oraz przędza wełniana. W 1-em półroczu b. r. wywieziono wyrobów hutniczych 52,2%, bieli cynkowej 29%, a przędzy wełnianej 35,2% wartości półrocznego wywozu za r. 1934. Znaczną obniżkę naszego wywozu w 1-szem półroczu b. r., należy tłumaczyć niekonkurencyjnością cen bieli cynkowej, wskutek dewaluacji waluty belgijskiej i związanej z tem podaży tańszej bieli cynkowej z tego kraju, jak również mniej korzystną kalkulacją cen za naszą przędzę wełnianą, wzgl. korzystniejszemi warunkami kredytowemi, udzielanemi przez konkurencję przy sprzedaży tego artykułu. Występuje ponadto w znacznym stopniu brak należytego zainteresowania się naszych eksporterów rynkiem brazylijskim, wskutek niedostatecznej znajomości obowiązujących obecnie przepisów dewizowych, umożliwiających otrzymanie zapłaty bez większych trudności. Obniżka wywozu wyrobów hutniczych nastąpiła wskutek mniejszego zapotrzebowania Brazylji na szyny w b. r. Wywóz w tym zakresie w r. b. osiągnie zaledwie około 60% wartości szyn i rur, wywiezionych do Brazylji w r. ub. Ogólnie biorąc, opracowywanie rynku brazylijskiego przez eksporterów polskich nie jest dostateczne. Obecna polityka dewizowa Brazylji (zniesienie ograniczeń od 12. II. 1935 r.) nie stwarza utrudnień w zakresie płatności. Natomiast warunki stawiane zwykle przez eksporterów polskich (akredytywy na jeden z banków polskich lub europejskich) nie mogą być przyjęte przez importerów brazylijskich, którzy nawet formę zapłaty za dokumentami przyjmują dosyć rzadko, ze względu na to, że konkurencja zagraniczna udziela zazwyczaj kredytu od 45 do 90 dni.

Ważną kwestją jest terminowe dostarczanie dokumentów celnych, które winny być w myśl przepisów brazylijskich przedstawiane niezwłocznie po przybyciu towarów i muszą ściśle odpowiadać przesyłce. Drobne nawet odchylenia powodują nakładanie dodatkowych opłat, często b. wysokich. Opóźnienie w przesyłce dokumentów powoduje konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów składowego i przenoszenia do urzędów celnych.

Znaczna pojemność rynku brazylijskiego jest czynnikiem, który winien skłaniać eksporterów polskich, ułatwiając zawieranie konwania go.

Na terenie Brazylji działa uruchomiona od półtora roku w Rio de Janerio Izba Handlowa Polsko - Brazylijska, która w wielu wypadkach może być bardzo użyteczną dla eksporterów polskich, ułatwiając zawieranie kontaktów handlowych i tranzakcyj oraz dostarczając informacyj o zwyczajach miejscowych i możliwościach odbiorczych rynku brazylijskiego.

NOWY SYSTEM IMPORTOWY WE WŁOSZECH.

W Gazzetta Ufficiale z dnia 11 listopada 1935 r. ogłoszony został dekret król. z daty 3 b. m. Nr. 1891, wprowadzający modyfikację dotychczasowego regimu importowego.

W myśl dekretu zniesiony zostaje dotychczasowy podział na cztery kategorje towarów wymienionych w tabeli A. (obejmującej towary sprowadzane na podstawie licencji Ministra finansów), B. (sprowadzane na podstawie kwitów celnych), C. (dopuszczone do importu przez urzędy celne bez licencyj i kwitów celnych) i D. (obejmujące towary nieobjęte żadnemi ograniczeniami), zaś w miejsce tych

nastąpił podział na towary importowane według następujących kryterjów:

import towarów wymienionych w tabeli A. dokonywany być może jedynie za zezwoleniem Ministra finansów na wniosek Nadintendenta wymiany walutowej;

import towarów wymienionych w tabeli B. (monety miedziane i ze stopów miedzi, rękopisy, monety złote, monety srebrne) nie podlega żadnym ograniczeniom.

Utrzymane zostają w mocy zarządzenia odnośnie importu towarów powierzonych kompetencji Monopolu utworzonego dekretem z 28 lipca 1935 (węgiel, koks, miedź, cyna, nikiel). Jednak wysokość importu towarów monopolowych wyznaczana będzie co pewien czas przez Nadintendenta wymiany walutowej wspólnie z Komisarjatem dla produkcji sprzętu wojennego oraz Ministerstwem korporacyj i komunikacji.

Komisja techniczna dla importu wełny, kawy i nasion oleistych uzależniona zostaje od Nadintendenta wymiany walutowej.

Również kontyngenty importowe, poddane administracji Komisji dla importu olejów mineralnych i karburantów, Komitetowi dla przemysłu syntetycznych barwników organicznych, Inspektoratowi generalnemu dla telegrafji i radjotelegrafji, oraz włoskiemu Instytutowi bawełnianemu, ustalane być mają co pewien czas przez Nadintendenta wymiany walutowej w porozumieniu z Komisarjatem dla produkcji sprzętu wojennego oraz Ministerstwom korporacyj i komunikacji.

Natomiast import wszystkich innych towarów, nieobjętych przepisami niniejszego dekretu odbywać się może na podstawie kwitów celnych importowych („boletta doganale") z odnośnego okresu roku poprzedniego w granicach procentowych, które zostaną dopiero ustalone. Jednak i ten import, ze względu „na szczególne rozważanie konieczności zaprowiantowania kraju oraz zależnie od stopnia dysponowania środkami płatniczemi pochodzącemi z eksportu włoskiego" uzależniony zostaje od decyzji ministra finansów na wniosek Nadintendenta wymiany walutowej i w porozumieniu z Ministrem korporacyj.

Końcowy artykuł dekretu upoważnia Ministra finansów do wydania zezwolenia na import tych towarów, które z dniem wejścia w życie dekretu zostały wysłane lub znajdują się w drodze z kraju pochodzenia bezpośrednio do Włoch pod warunkiem jednak, że towary te zostaną zgłoszone do oclenia w następujących terminach:

towary pochodzenia europejskiego i nieeuropejskiego z Basenu śródziemnomorskiego w ciągu dni dziesięciu od daty wejścia w życie niniejszego dekretu;

towary pochodzące z krajów afrykańskich i azjatyckich jak również z Ameryki północnej — w ciągu miesiąca od daty wejścia w życie niniejszego dekretu;

towary z innych krajów — do dn. 31 grudnia włącznie.

Dekret wszedł w życie siódmego dnia po ogłoszeniu w Gazzetta Ufficiale tj. 18 listopada 1935.

Według wyjaśnień udzielonych przez Konfederację faszystowską handlowców, istotą nowych tych zarządzeń, które wejdą w życie 18 listopada, jest zastosowanie odwetu w stosunku do towarów pochodzących przedewszystkiem z tych państw, które w wykonaniu uchwał genewskich wstrzymają import towarów włoskich do siebie. Stąd też import towarów, które dotychczas były sprowadzane na podstawie kwitów celnych bez żadnych trudności, z chwilą wejścia w życie dekretu zostanie uzależniony od decyzji Ministra finansów. Ustalone granice procentowe dla wykorzystania kwitów celnych również przyznane poszczególnym państwom na mocy układów zostaną utrzymane tylko w stosunku do tych państw, które nie przyłączyły się do sankcyj. Natomiast jeśli chodzi o państwa stosujące sankcje, procentowa wartość kwitów celnych dla tych państw ulegnie wydatnej redukcji względnie kwity celne zostaną całkowicie zniesione, a więc stworzony zostanie całkowity zakaz importu.

KONTROLA MASŁA WYWOŻONEGO NA RYNEK NIEMIECKI.

W związku z rozpoczęciem eksportu masła do Niemiec, wykonywana dotychczas nadkontrola masła wywożonego na rynek angielski zostanie rozciągnięta również na transporty masła skierowywane na rynek niemiecki.

W celu umożliwienia dokonywania nadkontroli. której przeprowadzanie w punktach granicznych nasunęłoby trudności techniczne, nadkontrola masła eksportowego, skierowanego na rynek niemiecki, będzie się odbywała w siedzibach zakładów badania masła eksportowego w następujących dniach tygodnia:

Poniedziałki — Poznań, środy — Bydgoszcz, Grudziądz, czwartki — Poznań, piątki — Grudziądz, soboty — Warszawa. Dla transportów wysyłanych ze Lwowa i Krakowa, wobec ew. nieznacznych rozmiarów eksportu, nadkontrola będzie się odbywała w Krakowie — w środy i we Lwowie — w czwartki, za uprzedniem zawiadomieniem Instytutu Przemysłu Fermentacyjnego (telefonicznie) o wysyłce transportów w danym tygodniu.

Eksporterzy winni dostosować się w planowaniu wysyłek masła na rynek niemiecki do wyżej wyszczególnionych terminów, tak, aby w dniu nadkontroli masło było już zbadane przez odnośny zakład badania masła eksportowego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LISTOPADA 1935 R.

BELGJA. Z dn. 7. 11. 35 zabroniony został wywóz i tranzyt broni, amunicji i różnych artykułów wojennych.

Dekret z dn. 13. 11. 35 zawiesza stosowanie do 31. 12. 1935 stawek celnych na mięso z poz. 2b) p. 3 i 4, 2c) p. 3 i 4, wędliny poz. 210, mięso inne — poz. 12a 2 i b, konserwy mięsne — poz. 213 i 214.

Min. Rolnictwa ogłasza o wydawaniu pozwoleń na masło tym wszystkim osobom, które złożą podanie na piśmie i umotywują potrzebę importu. Taksa licencyjna wynosi 4,50 fr. b. od 1 kg.

Rozporządzenie ogłoszone 17 listopada wprowadza obowiązek znakowania artykułów szklanych z poz. 845, 846 i 862, przedmiotów gospodarskich z poz. 954 i 1018 przedmiotów do dekoracji z poz. 955, noży kuchennych i innych z poz. 1006 i 1007, oraz guzików z poz. 1191b. Obowiązek znakowania wejdzie w życie 17 stycznia 1936 r.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — CYPR. Rozporządzenie z 6 listopada zezwala na bezcłowy wwóz preparatu „Plasmoquine".

BUŁGARJA. W dn. 16. 11. 35 ogłoszone zostały zarządzenia w sprawie stosowania od dn. 18. 11. 35 sankcyj wobec Włoch.

Według obwieszczeń Dyrekcji Ceł został zniesiony wolny wwóz koksu odlewniczego, a jednocześnie wprowadzony bezcłowy wwóz na niektóre artykuły chemiczne używane do wyrobu konserw i farbowania tkanin.

13 listopada br. ogłoszone zostały nowe przepisy o obowiązku znakowania materjałów włókienniczych.

Dyrekcja Ceł informuje, że wszelkie maszyny i materjały przeznaczone dla budowy wielkiego przewodu wodociągowego Batowa — Warna są wolne od cła. —

CZECHOSŁOWACJA. Równowartość towarów przywiezionych z Włoch do 17. 11. 35 wnoszona jest — jak uprzednio — na włoskie „konto zbiorowe" w Banku Czechosłowackim. Jeżeli za towary wywiezione do Włoch przed 17. 11. 35 Włoski Instytut Dewizowy udzieli pokrycia, odpowiednie sumy z „konta zbiorowego" zostaną zwolnione na rzecz wierzycieli czechosłowackich. Nowy wywóz do Włoch odbywać się może tylko wtedy, jeżeli eksporter uzyska należność w dewizach bądź koronach czeskich. Na przeciąg trwania sankcyj obrót rozrachunkowy jest zawieszony

DANJA. Zastosowanie sankcyj wobec Włoch ogłoszone zostało dn. 15. 11. 35 z mocą obowiązującą od 18. 11. 35.

Utworzenie rady międzyministerjalnej do spraw polityki handlowej ma być w myśl komunikatów prasowych zrealizowane w najbliższym czasie.

ESTONJA. Specjalna Komisja obraduje nad sprawą ujednostajnienia taryf celnych Estonji, Łotwy i Litwy.

Dekret w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch ukazał się dn. 16. 11. 35; zabronił przywozu z dn. 18. 11. 35 towarów włoskich i z posiadłości włoskich.

FINLANDJA. W drodze zarządzenia ministerjalnego z dn. 18. 11. 35 wprowadzone zostały zakazy przywozu i wywozu do Włoch.

FRANCJA. W dn. 17 11. 35 ukazał się dekret o zakazie przywozu towarów włoskich i z posiadłości włoskich. Wyłączone są z zakazu towary zapłacone w całości do dn. 19. 11. 35.

Dekrety ogłoszone 17 listopada wprowadzają zmianę cła na pstrągi i inne ryby łososiowate, paszę, dziczyznę, oleje i tłuszcze oraz na instrumenty rysunkowe i ich części.

Dekret ogłoszony 15 listopada ustala wysokość bezcłowego kontyngentu dla lnu wwożonego dla celów siewnych.

W myśl zarządzenia Generalnej Dyrekcji Ceł ogłoszonego 8 listopada br. opłaty kontyngentowe nie wliczają się do wartości towaru służącej za podstawę obliczenia podatku obrotowego.

Dekret ogłoszony 15 listopada br. wprowadza zmianę stawek celnych na kawę i zapałki.

„Journal Officiel" z dn. 15 listopada br. ogłasza obwieszczenie o wyjątkowem zezwoleniu przywozu drzewek wigilijnych w okresie od 1 do 25 grudnia br.

Dekretem ogłoszonym 16 listopada uległa zmianie poz. taryfa Nr. 172 dotycząca lemoniad i napojów zawierających kwas węglowy.

Zarządzenie z 6 października znosi cło na siemię rycynowe pochodzące z Syrji—Libanu.

Dekrety ogłoszone 16 listopada wprowadzają zmianę stawek celnych dotyczącą aksamitu litoponu, zieleni (farby), chromianu ołowiu, chromianu cynku, siarczanu cynku, siarczku cynku, odpadków tytoniu, kondensatorów i ich części, wosku ziemnego oraz węgla elektrotechnicznego.

Obwieszczenia ogłoszone 20 i 21 listopada informują o tymczasowem zniesieniu ograniczeń kontyngentowych na szaty mszalne; przybranie kapłańskie oraz na instrumenty rysunkowe.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — INDOCHINY. „Le Journal Officiel" z 14 listopada zawiera obwieszczenie Ministerstwa Kolonij o częściowem wprowadzeniu w życie zmiany cła na substancje oleiste, tłuszcze etc. w Indochinach.

MARTYNIKA. Rozporządzenie z 9 listopada br. wprowadza zmiany w zakresie podatku wwozowego pobieranego od drzewa.

HISZPANJA. Hiszpańska Centrala Dewiz otrzymała ostatnio uprawnienie do wystawiania importerom hiszpańskim, którzy na zapłatę przywiezionych towarów dotąd przydziału dewiz nie otrzymali, zaświadczeń o dokonaniu przez nich wpłaty równowartości w walucie hiszpańskiej do Centrali. Stosownie do położenia i zapasu dewiz znajdującego się w dyspozycji Centrali Dewiz będą przesyłane odpowiednie sumy zagranicę za zwrotem zaświadczenia, znajdującego się w posiadaniu importera. Nowe przepisy zmierzają do tego, by zagraniczni wierzyciele mogli na podstawie urzędowych hiszpańskich zaświadczeń otrzymywać od banków swych krajów zaliczki na poczet należności.

HOLANDJA. Dekrety w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch zostały ogłoszone w dn. 14. 11. 35. Zawierają one zakaz udzielania Włochom pożyczek, a następnie zakaz przywozu towarów z Włoch oraz wywozu w tym samym zakresie, co przepisy polskie.

Z dniem 5 bm. przedłużony został kontyngent na wwóz do Holandji rur spawanych (z widocznym lub niewidocznym szwem) o przekroju zewnętrznym do 60 mm. włącznie. Okres skontyngentowania 1. 11. 1935 — 1. 11. 1936. Okres bazowy: 1. 1. 1935 — 1. 7. 1935. Przydział ustawowy kontyngentu wynosi 50 proc. przeciętnego wagowego importu w okresie bazowym. Pozwolenia wwozu są narazie ważne do 1. 1. 1936 r.

Zarządzenia z dnia 2 bm. tut. Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi skontyngentowany został wwóz rur kanalizacyjnych (ceramika) oraz części tychże. Okres skontyngentowania — 1. 11. 35 — 1. II. 36 (trzy miesiące). Okres bazowy — 1933—1934. Przydział ustawowy kontyngetnu wynosi 50 proc. przeciętnego wagowego importu trzymiesięcznego w latach bazowych.

Postanowieniem królewskiem ogłoszonem 18 listopada br. zostały wprowadzone ograniczenia kontyngentowe na przywóz szmat do czyszczenia (Scheuerlappen).

Dziennik urzędowy z 11 listopada zawiera rozporządzenie o zmianie ograniczeń kontyngentowych na przywóz przędzy ze sztucznego jedwabiu.

INDOCHINY. Wszedł w życie dekret francuski z 6 kwietnia br. o obowiązku znakowania krajem pochodzenia aparatów elektrycznych o wadze niżej 3 kg.

Weszły w życie następujące dekrety i ustawy francuskie o zmianie stawek celnych:
dekret z 6 listopada 1934 r. dotyczący tłuszczowin (Schweissfette);
dekret z 15 listopada 1934 dotyczący palenisk etc.;
dekret z 19 listopada 1934 dotyczący win. moszczu etc.;
dekret z 10 maja 1935 dotyczący piór wiecznych itp. oraz ustawa z 9 kwietnia 1935 dotycząca wyrobów szczotkarskich (ze zmianami).

IRLANDJA. Od 16 listopada br. wwóz sera uległ ograniczeniom kontyngentowym. Jednocześnie cło na ser zostało obniżone.

9 listopada weszły w życie nowe stawki celne na następujące artykuły: śruby, gwoździe, nity, klamry, pastylki kształtu romboidalnego (lecznicze lub nie), przędzę wełnianą oraz na dziane tkaniny jedwabne.

JUGOSŁAWJA. Z dn. 11. 11. 35 cło na nasiona buraków cukrowych (poz. 33 p. 3) wynosi: cło maksymalne (z państw beztraktatowych) — 40 din. zł od 100 kg, cło minimalne (dla państw traktatowych) — 30 din. zł. od 100 kg; 1 dinar złoty = 11 din pap. Dotychczas import nasion buraków cukrowych był wolny od cła.

Dekret w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch ustala jako wyjątki dopuszczone do przywozu: złoto i srebro oraz wydawnictwa, jak również towary zapłacone do dn. 19. 10. 35.

LUKSEMBURG. 25 października br. został cofnięty obowiązek uzyskiwania specjalnej licencji dla przywozu i tranzytu towarów pochodzenia sowieckiego.

ŁOTWA. Firmy importujące, które sprowadzają towary z zagranicy na podstawie równoczesnego wywozu mogą w myśl nowych przepisów uzyskiwać dewizy przed nadejściem towaru bądź wcześniej, niż przewiduje termin zapłaty.

NIEMCY. W dn. 12 listopada rząd niemiecki opublikował listę surowców i półfabrykatów, które nie mogą być wywożone, jak tylko za specjalnem pozwoleniem. Na liście tej znajdują się tłuszcze, oleje, surowce dla przemysłu metalowego i włókienniczego, kauczuk, cyna, skóry itp. Węgiel i miedź nie znajduje się na liście, gdyż w Niemczech istnieje już kontrola nad wywozem tych artykułów.

18 listopada została ogłoszona lista broni i materjałów wojennych, których przywóz lub wywóz został uzależniony od zezwolenia specjalnego komisarza.

PARAGWAJ. Od 29 października należność celna winna być opłacana w 30 proc. w złotych peso lub ich równowartości, reszta zaś może być uiszczona w pieniądzu krajowym. Powyższe nie dotyczy cła od nafty, które w całości winno być uregulowane w złocie lub zagranicznej walucie.

RUMUNJA. Plany zmiany systemu importowego i dewizowego, stanowiące przedmiot rozważań rady gospodarczej, skrystalizowały się na posiedzeniu w dn. 23. 11. 35. Zgodnie z komunikatem oficjalnym planowane jest stopniowe przejście do złagodzenia obecnej formy przepisów dewizowych. Stworzony ma być specjalny urząd dewizowy, do którego wejdą banki uprawnione do handlu dewizami. Kształtowanie się kursu waluty rumuńskiej ma być wolne i zależeć od istniejącego popytu i podaży.

Od 15 listopada br. weszły w życie zmienione opłaty kontyngentowe i celne pobierane przy wwozie rur żelaznych.

Komisja celna wydała decyzję o taryfikacji maszyn i motorów rolniczych.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny wydał decyzję dotyczącą taryfikacji rozpylaczów do proszku kąpielowego, naszyjników, kratek drewnianych służących za podstawki do choinek, oraz zadrukowanych arkuszy itp.

SYRJA — LIBAN. Rozporządzenie z 31 października br. wprowadza zniżkę cła na obuwie.

SZWAJCARJA. W dn. 18. 11. 35 ogłoszony został dekret o przymusowym clearingu z Włochami. Dekret rozciąga się na podstawie unji celnej Szwajcarji z W. ks. Lichtenstein również na ten kraj. W myśl dekretu wszelkie płatności w stosunku do Włoch następują przez wpłatę do Narod. Banku Szwajcarskiego. Należności z tytułu importu do Szwajcarji towarów pochodzenia włoskiego muszą być wnoszone do Banku nawet w tym wypadku, jeżeli towary są dostarczane przez kraj trzeci bądź przez pośredników. Wyjęte są jedynie tranzakcje prywatne rozrachunkowe zawarte za pozwoleniem Banku Szwajcarskiego i ruch pograniczny.

Postanowieniem Rady Związkowej z 15 listopada br. uległy zmianie pozycje taryfy celnej dotyczące owoców południowych.

16 listopada br. ukazało się obwieszczenie o zniżce cła wywozowego na drzewo eksportowane do Francji.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Dnia 16 listopada weszły w życie stawki antydumpingowe względem niektórych wyrobów hutniczych pochodzenia francuskiego, angielskiego amerykańskiego (Stany Zjedn.), belgijskiego, niemieckiego, czechosłowackiego i polskiego. Polski dotyczy jedynie cło antydumpingowe na czarne rury żelazne i stalowe wszelkiej wielkości, maszty rurowe, łuki rurowe itp., któremi objęte są także rury pochodzenia wyżej wymienionego.

WĘGRY. Wprowadzone zostały dalsze zaostrzenia w zakresie kont zamkniętych, zwłaszcza używania kuponów bez pozwoleń Narod. Banku Węg.

WIELKA BRYTANJA. Zarządzenie z 7 ub. m. wymaga podawania na deklaracjach celnych obok nazwy kraju załadowania także nazwy kraju pochodzenia, o ile obie nazwy nie są identyczne.

W myśl obwieszczenia celnego z 26 września br. importer traci wszelkie prawa do wnoszenia protestu co do wysokości należności celnej, o ile przy deklaracji wwozu nie może złożyć uwierzytelnionych faktur lub przedstawić władzom celnym wiarogodnych danych.

WŁOCHY. Przekazywanie zagranicę należności za towary importowane do Włoch, które już było b. utrudnione uległo ostatnio nowym obostrzeniom. Wyszło bowiem rozporządzenie, na podstawie którego banki będą mogły przekazywać bez upoważnienia Sovraintendenza della Vallute w Rzymie tylko sumy nieprzekraczające 1000 lir. za okazaniem odpowiednich faktur. Dla sum powyżej 1000 lir., nawet gdy faktura przekracza tylko tę sumę o kilka lirów, trzeba będzie uzyskać upoważnienie Sovraintendenza. Dotychczas upoważnienie to było wymagane dopiero dla sum przekraczających 10.000 lir. W każdym wypadku przekazywać można dla jednej i tej samej firmy tylko 1000 lir. dziennie.

W myśl dekretu z 16. 11. 35 banknoty 500 i 1000 lirowe przyjmowane będą, o ile znajdą się w obrębie

Włoch do dn. 26. 11. 35. Posiadacze zagraniczni banknoty takie muszą przekazać w oznaczonym terminie do banków włoskich, gdzie będą zapisane na specjalne konta bezprocentowe.

Do wywozu zabronione zostały w/g zarządzeń z 2 i 12. 11. 35 następujące pozycje: zboża i jarzyny (poz. 65, 66, 67, 74), nasiona i surowce włókien, (poz. 122, 123, 140, 141, 214), metale (poz. 274, 275, 276, 277, ex 565, 601), drzewo (ex 604), produkty chemiczne (744—757, 759—763), skóry (805 i 806), opony (832, 834), otręby (925), siano (926), gałgany (951).

Z dn. 14. 11. 35 wprowadzony został monopol złota. Zakup zagranicą może być dokonywany tylko przez monopol a przywóz złota pół obrobionego i przerobionego podlega pozwoleniu min. finansów, udzielanego na wniosek Gen. Dyrekcji Dewiz. Zapasy i przeróbka złota podlega kontroli.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma belgijska interesuje się artykułami gumowemi, jak obuwie, obcasy, pantofle kąpielowe, gumki do wycierania, rękawiczki, nici itd. P/29876/59/M.

Firma południowo-afrykańska interesuje się importem tanich i lepszych koszul męskich. P/29427/64/M.

Firma angielska interesuje się importem z Polski rękawiczek dzianych. P/29984/64/M.

Firma marokkańska prosi o podanie jej ewentualnych dostawców artykułów jak: tanie trykotaże, koszule i konfekcja, w celu nawiązania z nimi bezpośredniego kontaktu. P/30857/3R/M.

Firma tuniska interesuje się importem obcasów gumowych z Polski, w dobrym gatunku. P/30621/64/M.

Państwowy Instytut Eksportowy posiada wykazy zaakceptowanych przetargów ogólnych (w odróżnieniu od kolejowych). Wykazy zawierają nazwę firmy agenturowej wzgl. bezpośredniego dostawcę danego artykułu i jego wartości, na którą został przyjęty. Wykazy te są do przejrzenia w biurze Instytutu. P/30121/44/Ro.

Firma belgijska poszukuje dostawców gumowych wstążek, atramentu, papieru, maszyn wszelkiego rodzaju, skór obuwiowych, cementu, płócien i t. d. P/30861/46/Sz.

Firma rumuńska poszukuje dostawców włosów ludzkich. P/28307/27/Sz.

Firma holenderska poszukuje dostawców wykałaczek. P/30670/40/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZAGADNIENIE AUKCYJ RYBNYCH I REGULACJI POŁOWÓW.

Drugi tydzień grudnia, który dał niezwykłą ilość złowionych szprotów — zgórą 3/4 miljona kilogramów (według urzędowych notowań Morskiego Urzędu Rybackiego 776.000 kg.) przyniósł skutki katastrofalne jak dla przemysłu wędzarniczego i hurtowego handlu szprotami, tak i dla rybaków, gdyż cena zdążyła spaść od 24 gr. do 6 gr. za kg. Wędzarnie zmuszone są narówni z hurtem szachować swe niewyrównane i kredytowane partje nowemi niewspółmiernie tańszemi partjami. — Dzika konkurencja wędzarń zwłaszcza małych z dużemi doprowadza do wielu zjawisk niepożądanych, gdyż dla pośrednika pokusa przejścia na tańszy towar jest zbyt wielka.

Rybacy, pragnąc zapewnić sobie jaknajlepszą cenę nawet przy obfitych połowach, wysunęli projekt organizacji urzędowych aukcyj na szproty w Gdyni, Helu i Jastarni, z tem że równocześnie, w zależności i w związku od wyników aukcyj również urzędowo byłyby regulowane same połowy, drogą zakazów wyjazdów na morze dla połowów szprota w wypadkach, gdy poziom cen na aukcjach zbytnio spadnie.

Jako detal należy nadmienić wniosek rybaków ażeby na urzędowych aukcjach notowania rozpoczynane były od najniższej zgóry określonej stawki, poniżej której nie będzie można nabyć ryb. W razie braku nabywców i pozostania części niesprzedanych szprotów powstała stąd strata miałaby być rozdzielona pomiędzy wszystkich rybaków.

Przedstawicieel wędzarń równocześnie jednogłośnie wystąpili przeciwko projektowi aukcyj, podając jako jeden z głównych motywów — uniemożliwienie na aukcjach otrzymania kredytu i konieczność przejścia na nabywanie surowca dla potrzeb wędzarń wyłącznie za gotówkę.

Przedstawiciele przemysłu wędzarniczego na wybrzeżu, oczywiście zgodzili się z koniecznością wydawania zakazów połowów w razie ich nadmiernej obfitości, — ze swej strony natomiast jako główne remedjum wysunęli sprawę utrzymania cen na poziomie stałym, korzystając jak z możliwości urzędowego ograniczania połowów, tak i na podstawie porozumienia się zorganizowanego przemysłu wędzarnianego z rybakami.

Z powyższych projektowanych środków zaradczych, — aukcje z minimalnemi cenami, ograniczanie sztuczne połowów i wresz-

cie ustalenie cen na pewnym poziomie na podstawie porozumienia wędzarń z rybakami, — tylko ograniczanie połowów ma poza sobą pewną historję, podczas gdy aukcje i przeciwstawiane im ceny zgóry ustalone są, trzeba przyznać, że eksperymenty całkiem nowe, do których podejść należy z wielką ostrożnością.

Aukcje są, jak wiadomo, środkiem dla jaknajdokładniejszego wyłuskania właściwej ceny wypadkowej z podaży i popytu. Ponieważ podaż, za wyjątkiem krańcowych momentów przymusowego ograniczania połowów reguluje się samą obfitością połowów, która jest bardzo zmienna, więc zaprowadzenie aukcyj nie zmniejszyłoby, lecz zwiększyłoby wahanie cen na surowe szproty. A przecież jak wędzarnie, tak też i rybacy w wypadkach wahań cen szprotów uważają się za najwięcej dotkniętych, z tą nieznaczną różnicą, że zwyżkowe wahania nie są dotkliwe dla rybaków. Sprzedaż aukcyjna, jako możliwa tylko za gotówkę, dla ścisłego wyrównania nabywców, kurczy i usztywnia i tak już małe w stosunku do pola działania, możliwości finansowe wędzarnictwa na wybrzeżu.

Postulat stałych cen prowadzi również do eksperymentu, trudnego do przeprowadzenia, gdyż nie mogącego ująć bez szkody dla jednej ze stron treści wypełnianej przez siłę wyższą. Nawet przez zastosowanie klucza w zależności od obfitości połowów (złagodzona wielkość wahań względem rzeczywistości i w porównaniu z odpowiadającym jej systematem aukcyj rybnych) nie da się uniknąć zgubnego przejścia na rozliczenia gotówkowe, o ile systemat ten nie ma być stosowany z dużym „luzem“ na długość kredytu, na stałość i niestałość dostaw do danej wędzarni. Sposób ten, jak się zdaje, może znaleźć zastosowanie w drodze eksperymentu pomiędzy poszczególnemi wędzarniami i poszczególnymi rybakami. Po wypróbowaniu jego na pojedyńczym przykładzie wskazaneby było, w razie dodatnich wyników, rozszerzyć go odpowiednio na całość naszego rybołówstwa i naszego wędzarnictwa szprotów.

Istotnie ten sposób może chronić obie strony od „nieszczelnych wentyli“ w maszynie produkcji szprotowej, któremi są wahające się nieobliczalnie ceny surowca i za niemi — ceny dosyłanych na rynek partyj wędzonego szprota. Jest nawet do pomyślenia że w sumie wędzarnie przy „szczelnych wentylach“, to znaczy przy cenach mało wahających się i ustalonych według klucza, wraz z ograniczaniem nadmiernie obfitych połowów mogą zapewnić rybakom większe wpływy aniżeli przy czysto konjunkturalnie wahających się cenach, obserwowanych dziś, które tylko kompletniej notowane miałyby miejsce w wypadku zastosowania aukcyj na wybrzeżu.

Natomiast ograniczanie połowów czystym eksperymentem w naszych warunkach nie jest . Spółdzielnia Rybacka już stosowała ograniczanie połowów, jednakże w organizacji tej powstały stopniowo wyłomy, przez ustalenie dodatkowego klucza dla nadliczbowych połowów, i t. d., co miało miejsce już w bieżącym roku; również rybacy niezrzeszeni w Zjednoczeniu utrudniali tę akcję. Dziś mamy już dwie spółdzielnie rybackie i prócz tego pojedyńczych niezrzeszonych rybaków, wszystko wskazuje na to, że regulacja połowów możliwa jest w obecnych warunkach, o ile ma być skuteczna, tylko jako urzędowa.

Mimo, że zakazy połowów przy nadmiarze szprotów były już u nas stosowane, akcja ta bynajmniej nie ma przed sobą prostego i łatwego zadania. Nietylko interesy rybaków i wędzarń, ale i interesy konsumentów i handlu szprotowego winny być uwzględnione w związku z konjunkturą i szansami dalszych połowów i stopniem nasycenia rynku szprotami wędzonemi.

Klt.

WYDAWNICTWA

POŻYTECZNE WYDAWNICTWO.

Przed rokiem ukazała się praca zbiorowa p. t. „Organizacja portów morskich“ pod redakcją J. Borowika i B. Nagórskiego, wydana przez Instytut Bałtycki jako tom XIX jego Pamiętników.

Mimo upływu roku, a może właśnie dlatego, że w ciągu tak długiego okresu czasu nie dało się zanotować obszerniejszego i krytycznego omówienia tego pożytecznego wydawnictwa, (nie licząc oczywiście wzmianek informacyjnych, jakie się ukazały przeważnie w prasie codziennej), warto jest zastanowić się nad jego walorami i brakami, które w części może dałoby się usunąć w przyszłości. Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że „Organizacja portów morskich“ stanowi dopiero część I wielkiego dzieła p. t. „Aparat techniczno - handlowy miasta portowego“. Trzy dalsze części są zapowiedziane w następującej kolejności: „Organizacja transportu towarów na terenie portu“, „Handel, przemysł i finanse miasta portowego“ oraz „Polityka portowa w Polsce“.

Dzięki ukazaniu się części I „Aparatu“ i równoczesnemu podaniu materjału, który zostanie objęty przez projektowane trzy dal-

sze tomy, jesteśmy w stanie zorjentować się w całokształcie tematów tego wydawnictwa.

Trzeba objektywnie stwierdzić, że podjęta inicjatywa istotnie wypełni sporą lukę w naszej literaturze, dotyczącej zagadnień handlowo - morskich. Tem większą zasługę ma Instytut Bałtycki, że próba w tym kierunku jest właściwie pierwszą, która zmierza do ujęcia w pewien system ogrom wiadomości tego odcinka życia gospodarczego, nabierającego większego i żywotniejszego znaczenia dla naszego Państwa.

Na powstanie części I „Aparatu" p. t. „Organizacja portów morskich" złożyły się rozprawy następujących autorów: B. Nagórskiego, B. Dobrzyckiego, W. Fałatowicza, A. Marchwińskiego, B. Koselnika, S. Łęgowskiego i K. Jeziorańskiego.

Słowo wstępne tego dzieła daje w zarysach pojęcie o ewolucji portu nowoczesnego oraz, w nawiązaniu do zadań „Aparatu", charakteryzuje ogólnie główne czynniki techniczne i handlowe życia portowego, których analiza jest celem poszczególnych rozpraw.

Zasadnicza część „Organizacji portów morskich" stanowi realizację zadań „Aparatu" w odniesieniu do administracji portowej, kolejnictwa oraz służby i instytucyj celnych na terenie portów. Umożliwia to poznanie charakteru i funkcyj wspomnianych czynników, stanowiących trzon organizacyjny portów morskich. Jednocześnie zaznajamia z różnemi sposobami regulowania tych samych zagadnień w najbardziej pod odnośnym względem typowych portach zagranicznych.

Uzupełnieniem zasadniczej części książki jest omówienie w kilku rozprawach analogicznych do poprzednich problemów, jednakże wyłącznie w odniesieniu do Gdyni i Gdańska. Siłą rzeczy poszczególne rozprawy traktują o wiele obszerniej pojedyńcze zagadnienia, niż w części ogólnej, dając częstokroć nader wyczerpujące przedstawienie szeregu interesujących danych.

Co się tyczy układu całości materjału „Aparatu technicznu - handlowego miasta portowego", to trzeba zaznaczyć, że, jakkolwiek on z pewnością nastręczał wiele trudności i wątpliwości organowi redakcyjnemu, niezawsze jednak znalazł rozwiązanie najszczęśliwsze.

Już w części I-ej zwraca uwagę brak rozdziału o eksploatacji składów portowych w Gdańsku, pomimo równoległego omawiania wszystkich innych zagadnień w stosunku do obu portów polskich.

Zagadnienia, które mają być omówione w części II „Aparatu" p. t. „Organizacja transportu towarów na terenie portu", daleko wykraczają poza ramy nieistotnie ujętego tytułu. W tejże części znajdujemy ponadto nagłówki poszczególnych rozpraw, które stanowczo potrzebują zmian terminologicznych, wynikających z braku jednolitości względnie współmierności, np. przy zestawieniu takich pojęć, jak: „Spedytorstwo", „Maklerstwo" i „Przedsiębiorstwa armatorskie", albo też: „Linje regularne" i „Trampy" (zamiast, raczej, „tramping" lub żegluga nieregularna i t. p.

W części III-ej p. t. „Handel, przemysł i finanse miasta portowego" znowuż spotykamy niewłaściwą terminologję w tytule jednej z rozpraw: „Giełdy towarowe i aukcje publiczne", co może nasunąć przypuszczenie możliwości istnienia jakichś innych aukcyj, których tymczasem polskie prawo nie zna. W tej samej części jest zapowiedziane omówienie chłodni. Natomiast, jak już wzmiankowano wyżej, zagadnienie składownictwa, tak bardzo spokrewnione z chłodnictwem i w części go pokrywające, znajdujemy w wydanej już części I „Aparatu". Musi to wywołać pewne wątpliwości, zwłaszcza wobec zasadniczego charakteru układu „Aparatu", który wskazuje na dążenie do objęcia strony statycznej — niejako biernej, życia portowego przez część I-ą, zaś — strony dynamicznej — niejako czynnej, przez część II-ą i III-ą. Ta sama część III wykazuje również inne luki, jak brak wyodrębnienia w osobny rozdział budownictwa okrętowego, które prawdopodobnie zostanie omówione w rozdziale p. t. „Przemysł portowy", co nie jest słuszne skoro np. „Zaopatrywanie okrętów" stanowić ma zupełnie odrębne omówienie, niezależne od rozpraw o eksporcie i imporcie. Brak jest również uwzględnienia niektórych zagadnień w osobnych rozdziałach, na co one bezwzględnie zasługują, żeby przytoczyć tylko rzeczoznawstwo, które posiada bynajmniej niepoślednie znaczenie dla portu, a tem samem dla omawianego wydawnictwa, które wszak we wstępie do części I-ej, zatytułowanym „Porty morskie i miasta portowe" pióra B. Nagórskiego, współredaktora „Aparatu", stwierdza, że podjęta praca „ma na celu dokładne zanalizowanie roli miasta portowego oraz wszystkich czynników technicznych i organizacyjnych, które rozstrzygają o sprawności i wartości świadczeń, do jakich porty nowoczesne są powołane w najszerszem tego słowa znaczeniu".

W stosunku do części IV-ej p. t. „Polityka portowa w Polsce" należy wyrazić życzenie, aby tematy jej, jakkolwiek mające naświetlać niejednokrotnie te same zagadnienia, które są zawarte w pierwszych trzech częściach, ale ze specjalnego punktu widzenia, t. zn. polityki portowej, uniknęły czyhającego niebezpieczeństwa powtarzania się, które już niestety daje się skonstatować w wydanej części I-ej, o czem niżej. Z drugiej zaś strony, zdaje się być rzeczą wskazaną uzupełnienie zapowiedzianych tematów.

np. zagadnieniami polityki podatkowej na terenie portu, która znalazła zresztą swój wyraz w aktach ustawodawczych, a stanowi jedno ze skutecznych narzędzi całokształtu polityki portowej.

Przechodząc zkolei do omówienia poszczególnych rozdziałów części I „Aparatu" p. t. „Organizacja portów morskich", trzeba odrazu stwierdzić, że poszczególne rozprawy nie stoją na jednolitym poziomie pod względem podejścia do tematów i ich ujęcia.

Warto przytoczyć najbardziej jaskrawe niedociągnięcia, które wymagają rektyfikacji coram publico.

Z gruntu fałszywy przykład unji celnej cytuje A. Marchwiński w rozprawie p. t. „Strefy i składy wolnocłowe", dla którego stosunek celny, istniejący między Polską a W. M. Gdańskiem, jest podobny do drugiego przykładu — unji celnej belgijsko - luksemburskiej. Jest widoczne, że autor nie zna innych wypadków, kiedy „mamy do czynienia z obszerniejszem terytorjum celnem niż politycznem", a mianowicie — włączenia czyli aneksji celnej oraz międzynarodowej dzierżawy celnej. Unja celna jest stosunkiem dobrowolnym, podczas gdy W. M. Gdańsk zostało włączone do polskiego obszaru celnego na mocy postanowień traktatowych, narzuconych Gdańskowi.

W tej samej rozprawie znajdujemy twierdzenie, że „ochrona celna jest istotną przeszkodą w rozwoju handlu importowego; przeszkadzanie temu rozwojowi w interesie wytwórczości krajowej jest głównym celem działania ceł".

Tymczasem cła importowe posiadają w stosunku do szeregu artykułów charakter wyłącznie nawet fiskalny, albo służą za narzędzie polityki dewizowej i t. p. Tego rodzaju uproszczenie problemów nie jest dopuszczalne w dziele naukowem, które również przed innem łatwem do rozwinięcia zagadnieniem nie powinno pozostawać bezradne, jak to się przydarza w innem miejscu temuż autorowi: „dopiero po zakończeniu całej procedury (chodzi o procedurę celną) następuje wydanie towaru, ile przytem wypełniania deklaracyj, druków statystycznych i t. p. wyliczyć niepodobna". (!) A już wręcz niedopuszczalnie wyraża autor współczucie importerom w słowach: „Powyższy krótki obraz udręczeń (?!) celnych importera...."

Omawiana rozprawa A. Marchwińskiego zawiera podrozdział zatytułowany: „Składy wolnocłowe". Identycznie brzmi również tytuł jednego z podrozdziałów rozprawy K. Jeziorańskiego „Eksploatacja składów portowych w Gdyni". Zupełnie niepotrzebnie dwaj autorzy zajęli się tym samym przedmiotem, jakkolwiek naświetlili go z dwóch różnych punktów widzenia.

Takich i innych drobnych pomyłek i niedopatrzeń jest więcej. Ponieważ omawiane wydawnictwo nosi cechy dzieła naukowego, nie jest rzeczą możliwą przejść nad niemi do porządku.

W rozprawie p. W. Falatowicza p. t. „Służba celna w porcie" niestety zbyt często traktuje autor poszczególne zagadnienia jedynie na tle stosunków w Gdyni, jakkolwiek rozprawa jest umieszczona w części ogólnej, zgodnie zaś z założeniem, wyrażonem we Wstępie, materjały, dotyczące portów Gdyni i Gdańska, są zgrupowane w osobnej części drugiej.

Niektórzy autorzy I-ej części „Aparatu" nie wyczerpali swoich tematów. I tak, wspomniana już rozprawa K. Jeziorańskiego p. t. „Eksploatacja składów portowych w Gdyni" nie zawiera szeregu ciekawych danych, jakie dałoby się przytoczyć w przedmiocie obrotów towarowych przez składy, warunków i kosztów dzierżawy terenów, oddanych pod budowę składów, oraz amortyzacji tych ostatnich, i t. p., które się składają dopiero na całość zagadnienia eksploatacji składów portowych w Gdyni. W tejże rozprawie znajdujemy niekompletne wyliczenie (na str. 113) czynności dozwolonych do wykonywania w składach wolnego obszaru celnego, nie wymienione jest bowiem przepakowywanie i mieszanie towarów, dopuszczone przez Rozporządzenie o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

Ze szkodą dla aktualizacji wydawnictwa, w szczególności — dla wspomnianej rozprawy, publiczne domy składowe zostały omówione na podstawie Rozporządzenia z dnia 28 grudnia 1924 r., nie zaś — zgodnie z obowiązującym od dnia 1 lipca 1934 r. polskim kodeksem handlowym. Poniechanie tej aktualizacji wyraźnie występuje w zestawieniu z posługiwaniem się w innej rozprawie przepisami prawa celnego, które weszło w życie w 4 miesiące później, bo dnia 30 października 1934 r.

Do mniejszych stosunkowo braków można zaliczyć nietrzymanie się przez szereg autorów terminologji ustalonej bądź to przez akty ustawodawcze lub prawne, bądź też przez zwyczaj, mowę potoczną, jednolitość pisowni i t. p. I tak na str. 62 i dalszych czytamy wciąż o „strefie wolnocłowej", podczas gdy ustawodawca nazywa tę instytucję jedynie wolnym obszarem celnym. Na str. 112 spotykamy „składy wolnocłowe", i „wolne składy". i „wolne składy celne", a to wszystko na oznaczenie jednego i tego samego pojęcia, które polskie prawo celne nazywa składami celnemi.

Dzieło naukowe winno nietylko utrwalać właściwą terminologję, ale również korygować takie drobnostki, jak umieszczenie na dołączonej do książki mapce portu gdyńskiego, niedokładnych nazw jak naprz. „dwo-

rzec portowy", „magazyn na bawełnę", „magazyn rządowy" i t. d.

W dziedzinie pisowni daje się zauważyć brak jednolitości. Obok zarchaizowanych „rodzai" lub „hawarji" (zamiast „awarji"), spotyka się świeżo wprowadzane „spośród". Nie zabrakło też germanizmów, a raczej „austrjacyzmów" w rodzaju „interesowanych", zamiast poprawnego zwrotu „zainteresowanych, albo też wyrazów, które przywędrowały do nas pod tą samą marką, choć praźródłem ich jest neołacina, jak „spedycja", „spedytor" i t. p., zamiast poprawnych niekadłubowych i zgodnych ze źródłosłowem klasycznej łaciny („ex pes") wyrazów: ekspedycja, ekspedytor, ekspedycyjny.

Podobne zastrzeżenie wreszcie należałoby wysunąć w stosunku do „hinterlandu", który wprawdzie w cudzysłowie znalazł jeszcze prawo obywatelstwa na str. 8 książki. Budzi to tem większe zdziwienie, że tego rodzaju czysto niemiecki zwrot znalazł się w wydawnictwie Instytutu Bałtyckiego, autor zaś odnośnej pracy, jak z dalszego jego ciągu wynika, potrafi również posługiwać się tak szczęśliwie od szeregu lat używanym powszechnie czysto polskim wyrazem: zaplecze.

Pomijając wymienione braki i błędy „Organizacja portów morskich", które zostały wytknięte nietylko w imię objektywnej krytyki, ale, jak podkreślono na wstępie, celem ich usunięcia, przynajmniej w części, w następnych tomach „Aparatu", należy z uznaniem powitać inicjatywę niestrudzonego Dyr. Borowika i polecić korzystanie z wymienionego dzieła jak najszerszemu ogółowi osób, w ten, czy inny sposób interesujących się rozwojem zagadnień handlu morskiego.

Aleksander L. Szulc.

DRUGI NUMER WYDAWNICTWA „BALTIC COUNTRIES".

W połowie grudnia br. opuścił prasę drugi numer wydawanego przez Instytut Bałtycki czasopisma angielskiego „Baltic Countries" (Kraje Bałtyckie). W opracowaniu tego numeru wzięło udział 50 współpracowników, w tem 20 uczonych z różnych ośrodków naukowych krajów bałtyckich. Łącznie w opracowaniu obydwóch numerów „Baltic Countries" wzięło udział około 80 uczonych polskich i zagranicznych.

Na treść 2-go numeru złożyło się 11 artykułów zasadniczych, 8 artykułów o charakterze sprawozdawczym z ruchu kulturalno-naukowego we wszystkich krajach bałtyckich, 47 recenzyj krytycznych, bogaty dział bibljograficzny i dodatek statystyczny (Baltic Yearbook), który w cyfrach obejmuje obszar, długość granic, stan zaludnienia, rolnictwo, przemysł itd., wszystkich państw bałtyckich.

Na część artykułową czasopisma złożyły się m. in. pióra następujące:

H. Eneborg, szef sekcji żeglugowej w szwedzkiem Min. Przem. i Handlu: „Podstawy ekonomiczne szwedzkiej żeglugi"; — dr Henri de Montfort, prof. Akademji Studjów Międzynarodowych w Paryżu: „Wpływ idei rewolucji francuskiej w Estonji, Inflantach i Kurlandji"; dr H. Łowmiański, prof. Uniwersytetu w Wilnie: „Prusy Pogańskie"; dr Bruno Suviranta, wykładowca ekonomji na Uniwersytecie w Helsinkach: „Wspólnota gospodarcza krajów północnych": J. Janusson, dyr sekcji ekonomicznej Centralnego Biura Statystycznego Estońskiego: „Ekonomiczna struktura Estonji" itd.

W dziale sprawozdawczo - kulturalnym na szczególną uwagę zasługują artykuły: dr W. J. Rose, prof. Uniwersytetu w Londynie: „O roli Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie" i dr F. Puksoo, dyr. Bibljoteki uniwersyteckiej w Tartu: „Czterechsetlecie książki estońskiej".

W opracowaniu 2-go n-ru „Baltic Countries" wzięli po raz pierwszy udział przedstawiciele nauki litewskiej. Mianowicie dr St. Kołupaiłło, prof. Uniwers. w Kownie zamieścił swą pracę w części recenzyjnej pisma, a litewskie Centralne Biuro Statystyczne nadesłało potrzebny materjał do dodatku statystycznego.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	23. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	25. 12.
s/s CAPELLA*	30. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	1. 1.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	30. 12.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	23. 12.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	25. 12.
s/s CAPELLA*	30. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	1. 1.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	22. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s HALFDAN	5. 1.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.		s/s MAGNUS	20. 1.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	23. 12.	**Ryga**		
s/s ACHILLES*	30. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	23. 12.
(via Bremen)		co tydzień	s/s ACHILLES*	30. 12.
		Ryga		
s/s SKJOELD	22. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s HALFDAN	5. 1.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.		s/s MAGNUS	20. 1.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	25. 12.
	5. 1.	co 2 tygodnie		8. 1.
		LITWA		
s/s FALKEN	22. 12.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	25. 12.
	5. 1.	*(Żegluga Polska S. A.)*		8. 1.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	22. 12.
	7. 1.	co 8 dni		8. 1.
s/s SKJOELD	22. 12.		s/s SKJOELD	23. 12.
s/s HALFDAN	5. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	20. 1.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	31. 12.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	3. 1.
		(Żegluga Polska, S. A.)		
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	22. 12.
	7. 1.	co 10 dni		8. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	24. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	24. 12.
	9. 1.	co 2 tygodnie		9. 1.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	30. 12.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	30. 12.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	24. 12.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	24. 12.
s/s ALEXANDRA	28. 12.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	28. 12.
s/s TCZEW	31. 12.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	31. 12.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s HERO*	23. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	23. 12.
s/s ACHILLES*	30. 12.	co tydzień	s/s ACHILLES* (via Ryga)	30. 12.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	25. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	26. 12.
	1. 1.	co tydzień		2. 1.
	8. 1.			9. 1.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	26. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	26. 12.
	9. 1.	co 2 tygodnie		9. 1.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	31. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	31. 12.
s/s AKERSHUS	7. 1.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	7. 1.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	31. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	23. 12.
s/s JAEDEREN	14. 1.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	6. 1.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	29. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	2. 1.
	12. 1.	co 2 tygodnie		16. 1.
s/s BALTONIA*	23. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	26. 12.
	5. 1.	co 2 tygodnie		9. 1.
		Hull		
s/s LUBLIN*	22. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	26. 12.
s/s LWÓW	29. 12.	co tydzień	s/s LWÓW*	2. 1.
		Manchester/Liverpool		
s/s OLAF	25. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s OLAF	25. 12.
s/s KNUD	1. 1.	co 1—2 tygodnie	s/s KNUD	1. 1.
s/s SVANHOLM	8. 1.		s/s SVANHOLM	8. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	28. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	28. 12.
s/s HAGUE	4. 1.	co tydzień	s/s HAGUE	4. 1.
s/s MAJORCA	11. 1.		s/s MAJORCA	11. 1.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	30. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	30. 12.
s/s AMAZONE	6. 1.	co tydzień	s/s AMAZONE	6. 1.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	26. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	26. 12.
s/s PUCK	2. 1.	co tydzień	s/s PUCK	2. 1.
s/s NIOBE	30 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	30. 12.
s/s BUTT	23. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	23. 12.
s/s BUSSARD	2. 1.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	2. 1.
s/s WIBORG	ok. 28. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 28. 12.
		BELGJA		
s/s ŚLĄSK*	24. 12.	**Antwerpja**	s/s ŚLĄSK*	25. 12.
s/s HEL	31. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	1. 1.
s/s ŚLĄSK*	7. 1.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	8. 1.
s/s BUTT	23. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	23. 12.
s/s BUSSARD	2. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	2. 1.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s LEDAAL	27/28 12.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	31. 12.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	4. 1.
	1. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		20. 1.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	5. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	20. 1.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s SEBU	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s SEBU	21. 12.
s/s TANGER	4. 1.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	4. 1.
s/s PORTO	18. 1.		s/s PORTO	18. 1.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s CALEDONIA 27. 12.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s PALERMO 28. 12.
s/s TOMSK 12. 1.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TOMSK 12. 1.
s/s CITTA DI BERGAMO 16-31. 1.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 16-31. 1.
m/s VINGALAND* 30. 12. m/s VASALAND* 20. 1.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s BIRKALAND 28. 12. s/s GOTHIA 28. 12. s/s GOTLAND 6. 1.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s LEDAAL 28. 12.
m/s LEWANT 7. 1.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT* 11. 1.
	B. Porty dalsze	
s/s SCANYORK* 5. 1. s/s CARPLAKA* 12. 1.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CITY OF FAIRBURY 28. 12. s/s SCANMAIL 8. 1. s/s SCANYORK 15. 1.
—	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 30. 12.
s/s SEBU 28. 12. s/s TANGER 4. 1.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s SEBU 28. 12. s/s TANGER 4. 1.
m/s VALPARAISO 29. 12. m/s KS. MARGARETA 10. 1.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KS. MARGARETA 16. 1.
s/s ATLANTA 25. 12. s/s EQUATOR 21. 1. s/s AURA 28. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s KASTELHOLM 2. 1. s/s HERAKLES 6/8. 1. s/s ATLANTA 15/18. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s KLIPPAREN m/s HAMMAREN m/s KAAPAREN	2. 1. 1. 3. 3. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BRISTOL s/s ANTILOCHUS	11. 1. 1. 2.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s RINDA	16. 12.
s/s VINSTRA m/s LAGAHOLM m/s TITANIA	31. 12. 2. 1. 11. 1.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TITANIA	22. 1.
s/s EDGEHILL	28. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s EDGEHILL	29. 12.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s ASPHALION	28. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

25 grudnia:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ład. Reinhold.
s/s ATLANTA lin. z Rio, Santos, B. Aires dla wyład., Bergenske.

26 grudnia:

s/s ASPHALION lin. po węg. i tow. do Australji, PAM.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.
s/s GERDA KUNSTMANN ze złomem, PAM.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ład. Reinhold.
s/s HALMSTAD po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s GLUCKAUF po drzewo, Bergenske.
s/s PAUL MÖLLER ze złomem, PAM.

27 grudnia:

s/s LEDAAL lin. po ład. na Lewant, Rummel & Burton.
s/s HAARLEM lin. po ład. do Leith, Reinhold.
s/s IWAN lin. dla wyład. i ładowania do zach. Szwecji, Bergenske.
s/s PAULA FAULBAUMS po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s SOEBORG po drzewo, PAM.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Behnke & Sieg.

28 grudnia:

s/s CITY OF FAIRBURY po ład. do N. Yorku, A. S. L.
s/s SEBU z portów Portugalji i Marokka dla wyład. i ład. Bergenske.
s/s PALERMO lin. sycylijsko - hiszpańska, Bergenske.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s ALEXandra lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania Prowe.
s/s KASTOR po węgiel, PAM.
s/s BOJAN ze złomem, PAM.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.
s/s WILH. TRABER po węgiel, Speed.
s/s INDRA po makuchy, Rothert & K.

29 grudnia:

s/s EDGEHILL lin. z portów Gulfu dla wył. i ładowania PAM.
s/s LECH lin. z Londynu z pas. i tow. dla wył., Polbrit.
s/s NORA po węgiel, PAM.

30 grudnia:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wył. i ładow., Żegl. Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wył. i ład., Behnke & Sieg.

s/s IMATRA lin. po ład. do portów Finlandji, Lenczat.

s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wył. i ładow., Wolff.

s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s ELSBORG po drzewo, PAM.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

31 grudnia:

s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładow. i po emigrantów, Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po ład. i pas. do Londynu, Polbrit.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wył. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania Żegluga Polska.

s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wył. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BRISK lin. wschodnio-nodweska dla wył. i ładowania, Bergenske.

s/s ARNSTAEDT ze złomem, Rummel & Burton.

s/s BLENDA ze złomem, Rummel & Burton.

m/s AGATHE ze złomem, Rummel & Burton.

1 stycznia:

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ład. i pas. do Hull, Polbrit.

s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wył. i ładowania, Reinhold.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s GRETA po drzewo, Rummel & Burton.

s/s ROSEBURN po węgiel, PAM.

s/s SIGRID ze złomem, PAM.

s/s MARIANNE po węgiel, PAM.

s/s BELGIEN po węgiel, Bergenske.

s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.

s/s BALTICA ze złomem, Rummel & Burton.

2 stycznia:

s/s KASTELHOLM lin. po ład. do Rio, Santos, B. Aires, Bergenske.

s/s BUSSARD lin. z Antwedpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s YIANNIS po węgiel, PAM.

3 stycznia:

s/s VINGALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Bergenske.

s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s FALKEN lin. z Rygi dla wyład. i ładowania do Rygi, Lipawy, Kłajpedy, Żegl. Polska.

s/s TANGER lin. z portów Portugalji i Marokka dla wyładowania, Bergenske.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

Statek nowej linji po ładunek do Malmö, Göteborga, PAM.

5 stycznia:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku dla wyładowania, ASL.

s/s 'HALFDAN z portów franc. via Kopenhaga dla wył. i ład., Reinhold.

s/s 'KUSTAS po drzewo, Rummel & Burton.

6 stycznia:

s/s HERAKLES lin. po ład. do Am. Południowej, Bergenske.

s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s URSA lin. po ład. do zach. Norwegji, Bergenske.

s/s Sirius lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s CIESZYN lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s NELL po węgiel, PAM.

7 stycznia:

s/s **Marieholm lin. wsch. Szwecji i Kłajpedy dla wył i** ład., Bergenske.

m/s LEWANT lin. z port Lewantu dla wyład., Rothert & Kiłaczycki.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.

8 stycznia:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s SCANMAIL lin. po ład. do N. Yorku A. S. L.

s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool wyład. i ładowania, Bergenske.

9 stycznia:

s/s IWAN lin. zach. szwedzka, dla wyład. i ładowania, Bergenske.

m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wył. i ładowania, Reinhold.

10 stycznia:

s/s MAJORA lin. z Leith/Grangekmouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.

11 stycznia:

m/s VINGALAND lin. po ład. na Lewant, Polska-Lewant, Bergenske.

m/s LEWANT lin. po ład. na Lewant, Rother & Kołaczyński.

12 stycznia:

s/s TOMSK lin. zach. śródziemnomorska dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.

s/s BALTONIA lin. z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku dla wyładowania, A. S. L.

Zakłady Graficzne B. Szczuki w Wąbrzeźnie - Pom